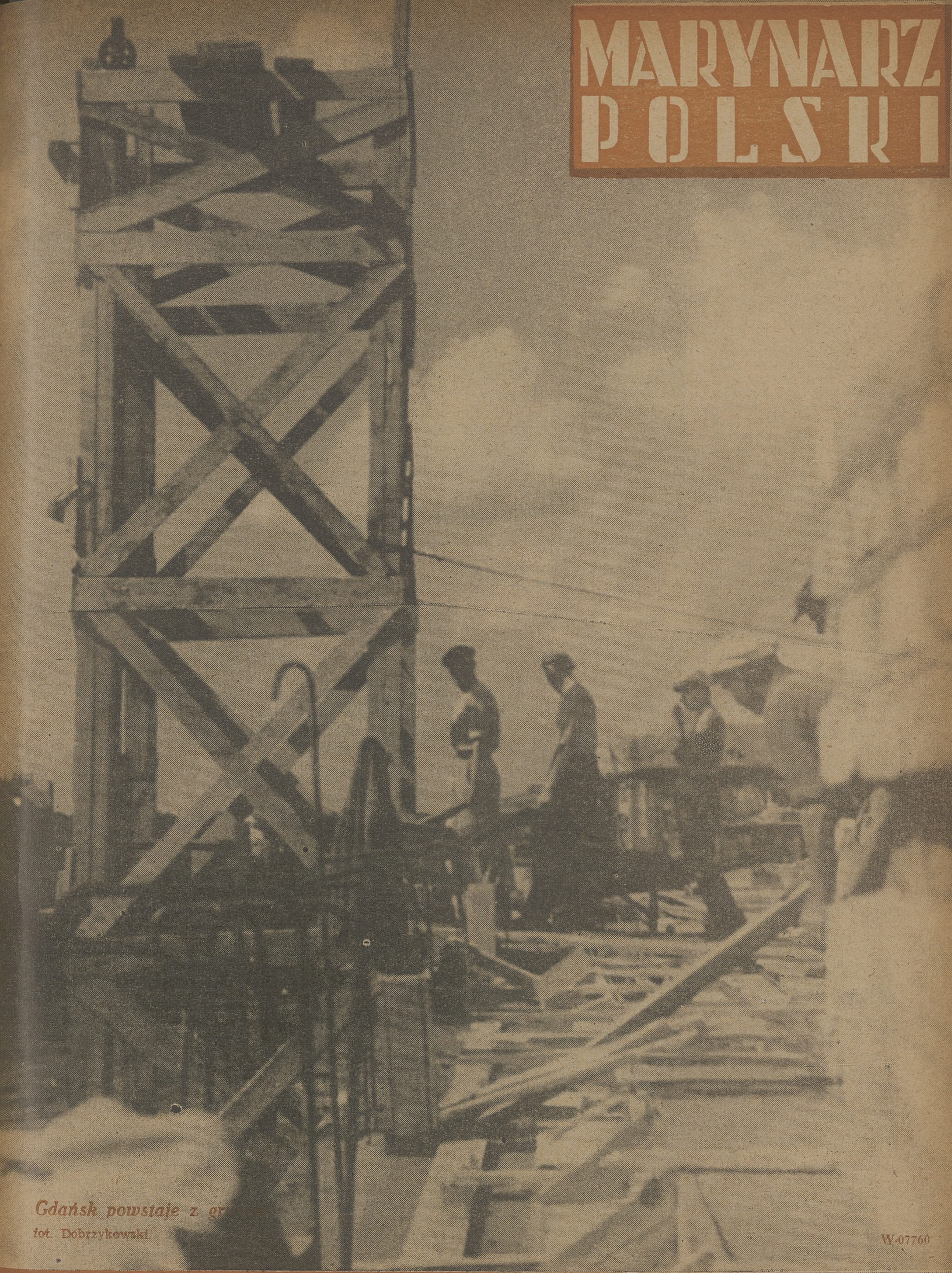
MARYNARZ POLSKI



Gdańsk powstaje z gr
fot. Dobrzykowski

W-07760

ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK II. Gdynia, 16 – 31 października 1947 r.
CENA zł. 20.— Nr. 27

Dziś w numerze: **Walka z radarem**



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

Istnieją bariery, dla pokonania których nie wystarczą nawet i złotem wypchane bary. Taką barierę stanowią zjednoczone masy robotników państw demokratycznych w pełni solidaryzujących się z deklaracją 9 partyj, czego dowodem są m. in. liczne zebrania organizowane również i na Wybrzeżu, podczas których robotnicy dali wyraz swej woli przeciwstawienia się zakusom zachodnich imperialistów.

Ponieważ na barierze takiej jest dość łatwo złamać zęby, wszystkim tym, którym głód panowania nad światem zbyt mocno dokucza, należałoby poradzić: „Chcesz mieć zdrowe zęby? — Zgrzytaj aż do skutku...”

* * *

Komisje cennikowe byłyby w nie lada kłopocie gdyby im wyznaczono zadanie oszacowania bezcennych zabytków mieszczących się w gdańskim Archiwum Państwowym, którego otwarcia dokonano onegdaj.

Archiwum to gromadzi szereg eksponatów będących niezbitym dowodem polskości Gdańska i Wybrzeża.

Może tym razem niezbite dowody przekonają zbitych Niemców...

* * *

„Jesienne burze” brzmi prawie tak samo jak „Jesienne róże” i mają to podobieństwo, że są bardzo kosztowne.

Niezbyt sprzyjające dla nawigacji warunki atmosferyczne spowodowały ostatnio liczne straty w sprzęcie rybackim. Wartość zagubionego lub uszkodzonego sprzętu rybackiego wynosi przeszło 3,3 milj. złotych.

* * *

Morze jest wprawdzie szerokie. ale wbrew ogólnemu mniemaniu, nie zawsze i nie wszędzie głębokie. Przy wejściu do niektórych portów konieczne jest pogłębienie toru wodnego. Prace takie przeprowadzają ostatnio pogłębiarki w Darłowie i Kołobrzegu, przygotowując oba porty do normalnej pracy przeładunkowej. Przewiduje się, że każdy z tych portów w pierwszym okresie będzie mógł eksportować ok. 50.000 ton węgla miesięcznie.

* * *

W Orłowie odbyła się niecodzienna uroczystość chrztu d w u n a s t e g o ***dziecka, któ****rego mniej lub więcej szczęśliwymi rodzicami są państwo Królowie. Ojcem chrzestnym dziecka został Prezydent R. P., który przesłał na ręce rodziców okolicznościowy podarunek.*

Niektórzy twierdzą, że ten „tuzinkowy” obywatel w rodzinie „królewskiej” jest dowodem, że monarchia, a w szczególności monarchia dziedziczna bynajmniej nie wygasa.

* * *

Rybołówstwo dalekomorskie prócz sieci rybackich winno też posiadać sprawnie zorganizowaną sieć łączności radiowej.

Ministerstwo Żeglugi, dążąc do zabezpieczenia załóg jednostek rybackich w stałą obsługę informacyjno-radiową, przystąpiło do opracowania materiałów, które pozwolą na realizację tego planu.

* * *

Oliwa nie zawsze sama na wierzch wypływa. Gdyby bowiem tak było, statek „Oliwa” pływałby już dawno na naszych wodach. Statek ten jednak wymaga jeszcze poważnej pracy i dlatego z Gdyni wyruszyła do Szczecina ekipa inżynierów pod nadzorem których statek ten zostanie przyholowany do stoczni gdyńskiej, która zakończy jego budowę.

* * *

Człowieka który ma własne auto nie można jeszcze nazwać automatem. Niektóre urządzenia automatyczne jak np. dzwon mgłowy zainstalowany ostatnio w porcie rybackim Darłowo nie ma nic wspólnego z motoryzacją. Dzwon ten słyszany jest w promieniu 6 mil morskich, a jego sygnały będą orientować statki wchodzące do portu w czasie mgły.

* * *

Na stoczniach gdańskich przebudowuje się obecnie dawny ścigacz niemiecki na statek pasażerski żeglugi przybrzeżnej. Konstrukcja statku jest z aluminium i zawiera zaledwie 15% żelaza i stali. Na miejsca dla załogi przeznaczono pomieszczenie dawnej wyrzutni torpedowej. Statek ten otrzyma dwa motory o mocy 250 KM, co pozwoli mu na rozwijanie szybkości 13 węzłów przy maksymalnym obciążeniu.

Podobno również i dyplomacja przejmie morski system miar szybkości, wskutek czego rozwój stosunków dyplomatycznych będzie mierzony w węzłach... przyjaźni.

* * *

W powiecie lęborskim odkryto siedlisko rzadkiej rośliny t. zw. rosiczki. Inspektorat zielarstwa Związku Samopomocy Chłopskiej zabezpieczył siedlisko, stwarzając tym samym mały rezerwat. Z uwagi na to, że roślina ta należy do gatunku owadożernych niektórzy twierdzą, że jest to „dobre ziółko”.

* * *

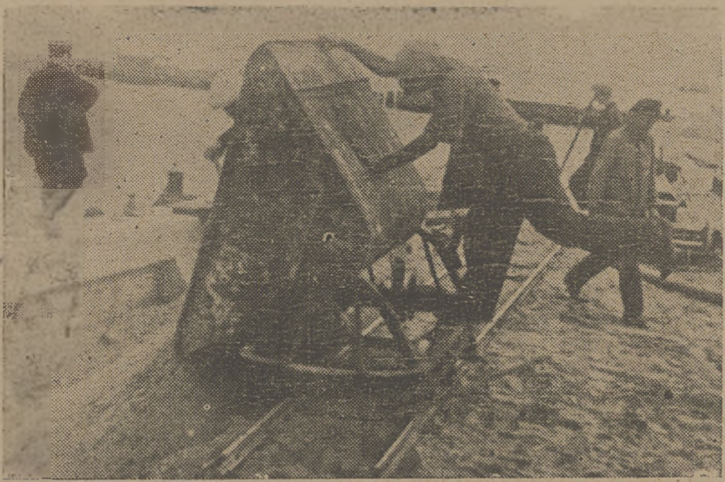
Rybacy słodkowodni nie zawsze mają słodkie życie czego dowodzi fakt, że w czasie konferencji rybackiej w miejscowości o melodyjnej nazwie: Śpiewowo przedstawili szereg trudności, na które napotykają w czasie swej pracy. W trakcie obrad wysunięto szereg dezyderatów dotyczących usprawnienia organizacji rybołówstwa na odcinku ujścia Wisły.

* * *

Złośliwcy uważają, że muzyka jazzowa jest to „wiele hałasu o nic”. Celem zapoznania ogółu społeczeństwa z istotą tej muzyki w Gdyńskiej YMCA powstał specjalny klub jazzowy, który w najbliższej przyszłości zamierza zorganizować szereg koncertów popularnych. bis.



Ten napis na transparencie jest jedyną słuszną odpowiedzią na zapędy zachodnich imperialistów.



Nad morzem życie jest o tyle łatwiejsze, że nawet przed największymi bałwanami można się ochronić, budując silne falochrony, czego na lądzie dokonać jest trudno. Na zdjęciu: budowa falochronów w porcie gdyńskim.



Rybak bez kutra jest jak kuter bez ryby. Rybacy Helscy postanowili własnymi siłami budować i remontować kutry co, trzeba przyznać doskonale im się udaje.

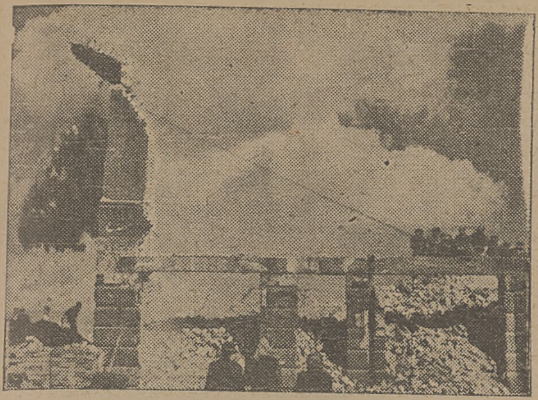
ODBUDOWA GDAŃSKA

Ogłoszenie miesiąca października — miesiącem odbudowy Gdańska, jeszcze bardziej wzmogło tempo daleko zaawansowanej już pracy nad dźwignięciem tego miasta ze zniszczeń wojennych. Gdańsk, leżący u ujścia Wisły i posiadający obszerne, i bogate zaplecze gospodarcze znajduje się obecnie jako port w bardzo dogodnej sytuacji i właśnie pod tym kątem muszą być rozpatrywane plany odbudowy i przebudowy tego miasta. Charakter Gdańska jako miasta portowego musi być nie tylko utrzymany ale i pogłębiany, gdyż tylko stopień jego przystosowania do pracy i życia portu będzie wiernym miernikiem doskonałości planowania urbanistycznego.

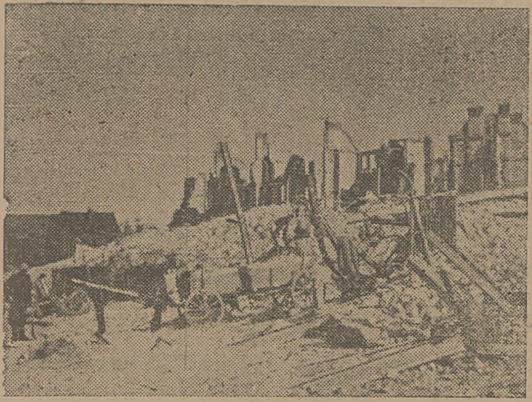
Pracę nad odbudową miasta prowadzą Gdańska Dyrekcja Odbudowy i Biuro Odbudowy Portów, kierując budową wielu obiektów o znaczeniu ogólno miejskim i ogólno państwowym. Odnosi się to zwłaszcza do portu, który osiągnął swą górną granicę obrotów. Spółdzielnie Mieszkaniowe. Spółdzielnia Pracowników Stoczniowych „Nawa“ i Gdańska Spółdzielnia Mieszkaniowa i inne. już wybudowały szereg nowych bloków dla robotników.

Dużą pomoc i zrozumienie dla sprawy odbudowy Gdańska okazał Prezydent Bierut przeznaczając na ten cel większe sumy pieniężne i polecając w miejsce uroczystego obchodu 950 lecia Gdańska użyć wyasygnowane na ten cel sumy do budowy nowych bloków mieszkaniowych dla robotników gdańskich.

Stary Gdańsk zostanie również odbudowany choć w skromniejszych rozmiarach. Wokół niego zostaną rozmieszczone nowe dzielnice miasta, spowite gęstym pasmem zieleni i parków. Gdańsk — miasto odwiecznie polskie odbudowane i przebudowane pracą polskiego robotnika stanie się nie tylko symbolem wierności Ojczyźnie ale i wykładnikiem żywotności narodu polskiego.



Wysoko sterczące kikuty murów są nie tylko przeszkodą w odbudowie, ale stanowią także i niebezpieczeństwo. Po zburzeniu ich...



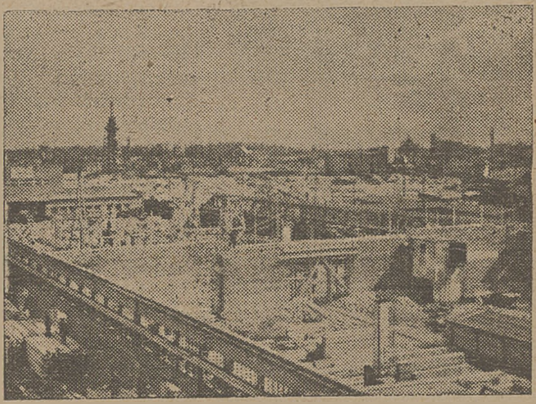
...zostają martwe, kamienne pustynie, których zdawałoby się nic nie zdoła przywrócić do nowego życia. A jednak...



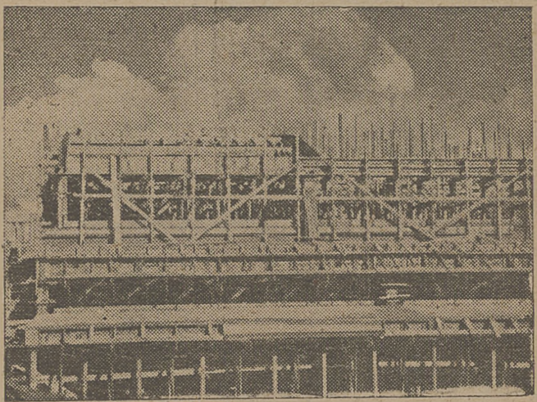
...ci ludzie, którzy krzątają się u podnóża gór gruzów twardym wysiłkiem oczyszczają place z rumowisk aby...



...na splantowanych terenach poczynić pierwsze przygotowania dla wzniesienia nowych gmachów, które...



...rosną jak grzyby po deszczu. Te nowopowstające magazyny w Nowym Porcie nie są jedynymi nowymi budynkami...



..gdyż w centrum miasta rosną nowe, potężne gmachy. Gdańsk z gruzów powstaje...

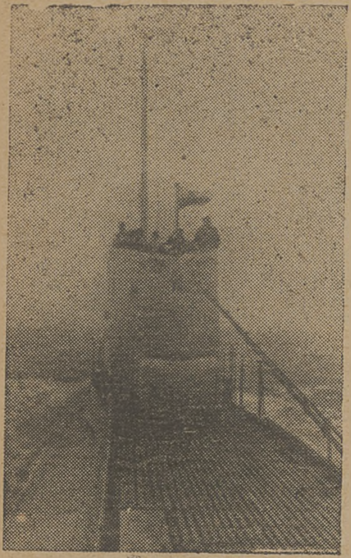
MARYNARZ POLSKI

Rok II. Nr. 27

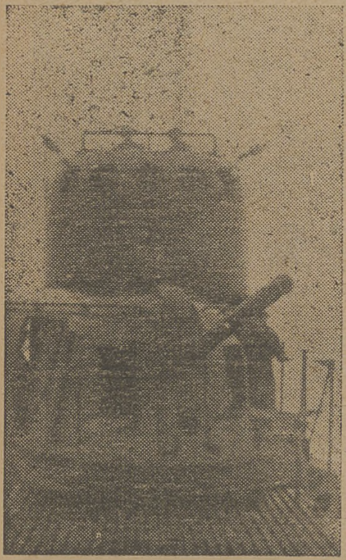
Gdynia, 16-31 października 1947

Treść numeru:

O.R.P. „Sęp" wyrusza w morze



ORP „Sęp" mija półwysep Hel, wchodząc na otwarty Bałtyk.



Na pomoście okrętu czuwa nieustannie dowódca.



Zmiana wachty — nowy sternik wdrapuje się na pomost.

„Dziób rzuć!" — „Rufa rzuć!" z chrzęstem spadły stalowe liny.

Jest godzina 8,30 widoczność słaba. Dmie silny chłodny wiatr ze wschodu.

— „Włączyć telegrafy!" — ręka dowódcy pociąga za wiszącą obok mnie rączkę. Ostry ryk syreny okrętowej przecina powietrze, a komenda: — „Lewy motor naprzód" wyrywa długi kadłub okrętu z bezwładu.

„Niezgorszą mamy dzisiaj falę" — zauważa któryś z oficerów i uśmiecha się dość znacząco w moją stronę.

Tymczasem w kiosku, przy przyrządach skupiają się oficerowie i wraz z dowódcą manipulują przy kompasie okrętowym. Ze słów dowódcy, dowiaduję się że celem dzisiejszego wyjścia na morze jest „skompensowanie dewiacji".

ORP „Sęp" opuścił dopiero przed kilku tygodniami stocznię, po zakończeniu prac remontowych. Dziś już „Sęp" jest znowu w „dobrej formie", i świeżo odmalowany robi imponujące wrażenie. Jego niektóre przyrządy i urządzenia oraz kompas magnetyczny wymagają jeszcze sprawdzenia i skorygowania.

Okazuje się, że kompas magnetyczny „Sępa" nieprawidłowo wskazuje północ. Przyczyną zaś tego zjawiska są t. zw. pola magnetyczne okrętu.Ześrodkowują się one zazwyczaj na dziobie i rufie tworząc własne bieguny powodujące odchylenie igły magnetycznej kompasu okrętowego. Pola te dzielą się na stałe, tworzone przez żelazne części okrętu i na półstałe jako skutek odziaływania amunicji i innych przedmiotów metalowych, ulegających zmianie miejsca. Te wszystkie pola muszą być odnalezione, a odchylenie igły magnetycznej przez nie powodowane musi być sprowadzone do możliwie najmniejszego odchylenia. Nazywa się to właśnie „kompensowaniem dewiacji".

Dowódca pochylony nad mapą nakazuje kurs „Nord" i orientując się na specjalne znaki dewiacyjne ustawione na półwyspie helskim wraz z dwoma oficerami rozpoczyna żmudną pracę. Ustawiony tuż przy kole sterniczym duży kompas okrętu zostaje ogołocony z pokryw. Dwie żelazne kule ustawione w płaszczyźnie poziomej obok kompasu mają właśnie zrównoważyć działanie półstałych i przenośnych pól magnetycznych okrętu. Działanie biegunów stałych wytworzonych na okręcie niweluje się za pomocą odpowiedniego ustawienia małych magnesów pod igłą magnetyczną tak, aby przybrała ona jak najbardziej prawidłowe położenie na punkt, oznaczający północ.

Porucznik manipulujący przy ustawieniu magnesów objaśnia mi że odchylenia igły nie można całkowicie zniwelować, ale należy je zmniejszyć do minimum. Udaje się to po kilku godzinach pływania.

Jest południe. ORP „Sęp" kładzie się na kurs powrotny. Ugoszczony smacznym obiadem wyłażę raźniej z mesy oficerskiej i pozostaję na pomoście, aż do wejścia na redę. Napotykamy tu statek handlowy. Jego czerwona bandera z białym krzyżem opuszcza się w dół: Duńczyk salutuje „Sępa". W odpowiedzi i nasza bandera spływa w dół. Wymogom morskiej kurtuazji stało się zadość.

Wchodzimy do portu. Sygnalista wywołuje marynarzy z lądu do przyjęcia „rzutki". Manewr przybijania do mola odbywa się szybko i sprawnie. Rzutka służąca do podania cumy na ląd pada na drewniane molo, jak gdyby symbolicznie, kończąc pierwsze powojenne wyjście na morze ORP „Sęp".

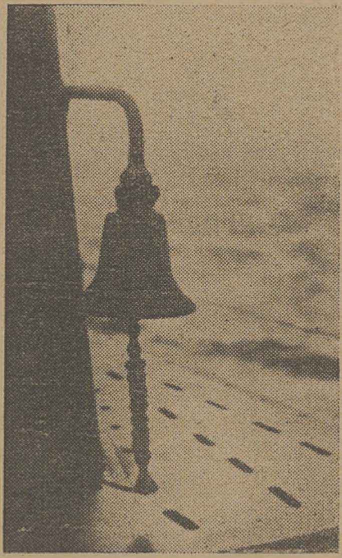
Jot-wu.



„No wreszcie mamy kompas w porządku" — mówi dowódca.



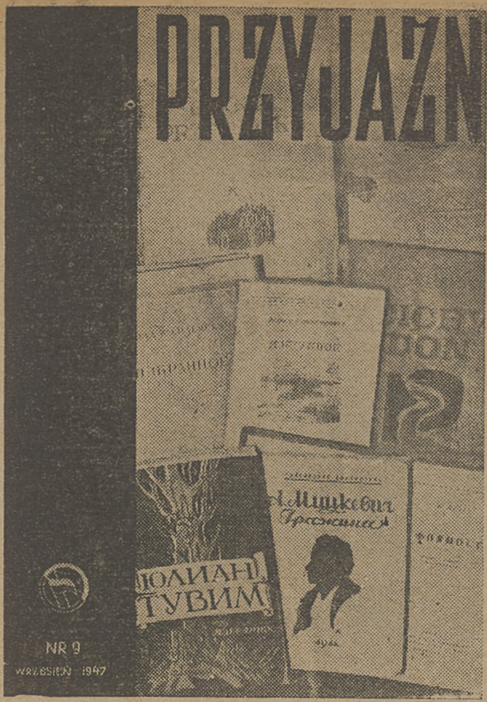
Na horyzoncie ukazał się duński statek.



Dzwon okrętowy jest gotów w każdej chwili zaalarmować załogę.



Zapada wieczór. „Sęp" wraca do przystani.



MIESIĄC WYMIANY KULTURALNEJ

Aby być prawdziwymi przyjaciółmi trzeba się dobrze poznać, trzeba utrzymywać bliskie stosunki i wymieniać wzajemne usługi. Tej zasadzie hołduje zarówno naród radziecki jak i polski w dążeniu do pogłębienia przyjaźni. Jednym z ogniw mających za zadanie dalsze zbliżenie do siebie tych dwuch bratnich słowiańskich narodów jest wymiana kulturalna.

Otoczona troskliwą opieką przez Rząd, kultura w Związku Radzieckim osiągnęła dziś imponujący poziom zarówno pod względem jakości jak i masowości. Tysiące teatrów, baletów i chórów rozwijających dziś w ZSRR swą pożyteczną działalność, oraz dziesiątki tysięcy klubów sportowych świadczą najdobitniej zarówno o tężyźnie moralnej jak i fizycznej narodu radzieckiego. Życzliwość i podziw z jakimi były przyjmowane zespoły radzieckie w Polsce jest najlepszym miernikiem i oceną poziomu kultury radzieckiej.

W ramach miesiąca wymiany kulturalnej zostały w kinach Wybrzeża zorganizowane festiwale filmów radzieckich. Już od kilku lat filmy te zdobyły miejscową publiczność dzięki swej wysokiej wartości artystycznej i głębokiej tematyce. To też wystawienie nowych filmów radzieckich tej miary co historyczno - morski film „Admirał Nachimow", czy też „Rodzina Artamanowych", „W imię życia" i innych znalazło bardzo życzliwe przyjęcie.



Artyści radzieccy na dworcu w Warszawie.

Dzięki zorganizowaniu miesiąca wymiany kulturalnej ludność Wybrzeża miała możność zapoznać się nie tylko z dorobkiem radzieckiej kultury duchowej lecz również i poznać wysoki poziom kultury fizycznej.

Pięściarze radzieccy, którzy występowali na Wybrzeżu, staczając zwycięskie walki z bokserami polskimi, zademonstrowali wspaniałą kondycję fizyczną i brawurową bojowość. Oklaskiwały ich przeszło 10 tysięczne tłumy zebrane na meczu w stoczni gdańskiej.

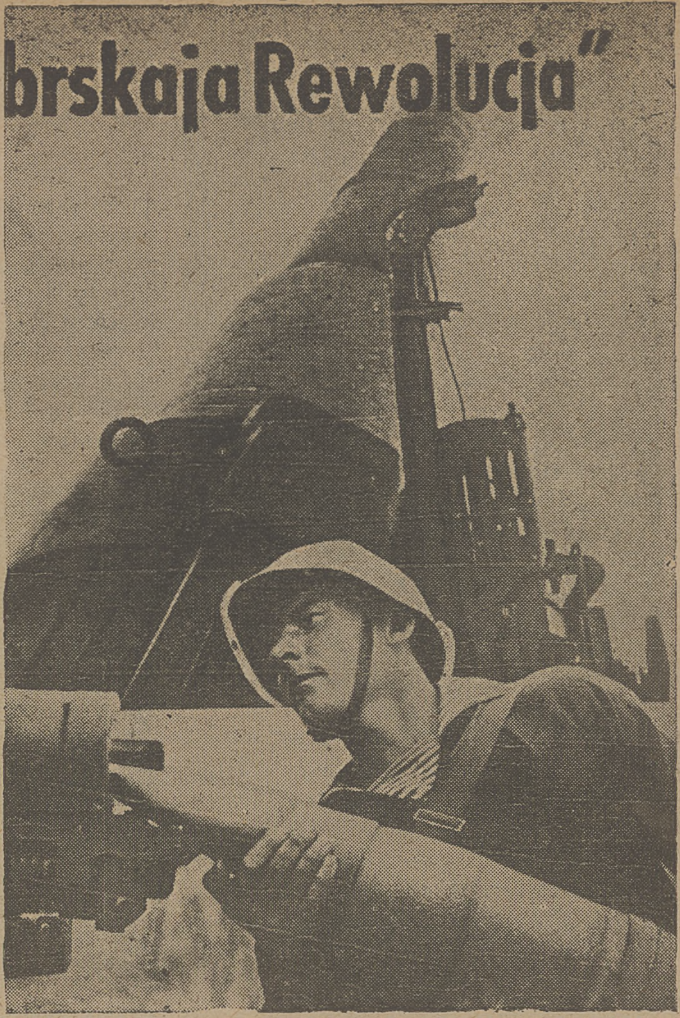
Na tym jednak nie kończy się akcja zbliżania obu narodów. Aby zapoznać bliżej społeczeństwo polskie z życiem i osiągnięciami Związku Radzieckiego, zorganizowano w każdej fabryce, w każdej szkole i w każdej organizacji na Wybrzeżu, szereg odczytów obrazujących poszczególne dziedziny życia narodów radzieckich.

Październik, jako miesiąc wymiany kulturalnej polsko - radzieckiej przyczynił się niewątpliwie do zacieśnienia współpracy, rozpoczynając tym samym nową epokę w stosunkach kulturalnych obu narodów.



Fragment filmu „Admirał Nachimow".

Załoga pancernika „Oktiabrskaja Rewolucja"



Każdy okręt ma podobno własną duszę. Miał ją niewątpliwie także i pancernik rosyjski „Gangut".

Zanim jeszcze spłynął na wodę z petersburskich stoczni już w jego wnętrzu „zaczęła kołatać dusza", a stało to się wtedy, gdy na pokład budującego się od 1909 r. okrętu przybyła załoga. Można by z tego wysnuć bliski prawdy wniosek, że duszę okrętu tworzy jego załoga. Nie będziemy jednak tak pochopni, gdyż każdy z marynarzy gotów z miejsca przytoczyć dowody na to, że mimo zmiany załogi, dusza okrętu pozostaje nadal ta sama.

A jednak w wypadku „Ganguta" ośmielam się duszę okrętu utożsamić z jego załogą. Przyszli na jego pokład starzy, rosyjscy marynarze, wypróbowani w licznych bitwach i dalekich rejsach. Nie obca im była walka o wolność narodu rosyjskiego. Byli to przeważnie weterani rewolucji z roku 1905, zahartowani w walce z caryzmem. Z chwilą ich wejścia na pokład „Ganguta", pancernik ten jeszcze przed opuszczeniem doku, stał się ogniskiem ruchu rewolucyjnego we flocie rosyjskiej. Poprzez mur carskich żandarmów i dowództwa rychło przeniknęły na pancernik prądy wolnościowe i socjalistyczne głoszone podówczas przez Lenina. Powstał tajny komitet partyjny. Dusza okrętu zaczęła nabierać coraz ostrzejszego wyrazu, i już wkrótce po spłynięciu na wodę, w roku 1915 załoga jego powstała przeciwko caryzmowi. Pod wodzą komitetu partyjnego marynarze pancernika z bronią w ręku wystąpili do walki przeciw carskiemu dowództwu floty. Na wybuch ogólnorosyjskiego powstania było jednak wówczas za wcześnie. Marynarze musieli ulec przewadze ciemięzcy. Powstanie na „Gangucie" krwawo stłumiono a wielu marynarzy zostało rozstrzelanych.

Chwila odwetu nie dała jednak na siebie zbyt długo czekać. W przełomowych dniach października 1917 roku załoga pancernika ponownie chwyta za broń, tym razem jednak walkę tę zakończyła zwycięstwem.

Długa droga do całkowitego pokoju, poprzez okres walki z interwentami oraz lata wojny domowej, znaczona jest nowymi dowodami poświęcenia i wytrwałości bohaterskiej załogi.

Niezapomnianym pozostanie też śmiały wyczyn „Gangutowców", kiedy to w 1918 roku przeprowadzili swój okręt przez zamarzniętą Zatokę Fińską do bazy w Kronsztacie pod bezpośrednim zagrożeniem ze strony nieprzyjaciela.

Po zwycięskim zakończeniu działań wojennych pancernik „Gangut" w dowód szczególnego uznania za zasługi otrzymał w roku 1924 zaszczytną nazwę „Oktiabrskaja Rewolucja". Przez dwadzieścia lat pancernik ten pełnił rolę okrętu szkoleniowego, wychowując młode kadry marynarskie. Przydały się one bardzo Marynarce Radzieckiej w okresie ostatniej wojny.

Pancernik „Oktiabrskaja Rewolucja" w momencie wybuchu wojny znajdował się w Kronsztacie i od pierwszych dni wojny brał aktywny udział w obronie Leningradu przed najazdem niemieckim. Potężne działa wieżowe, gromiły w dzień i w noc, pozycje niemieckie i kolumny wojsk rozbijając ataki skierowane przeciw broniącemu się bohatersko miastu. Najcięższym okresem było oblężenie Leningradu. Pancernik stojący w zatoce znalazł się teraz już nie tylko pod ogniem bomb lotniczych ale i dział polowych nieprzyjaciela. W takich warunkach załoga dokonywała cudów aby uratować swój okręt od zatopienia wspierając jednocześnie obronę miasta ogniem swej artylerii.

Kiedy w czasie zimy pancernik został unieruchomiony przez lody a w magazynach zabrakło żywności i opału, część załogi pod nieprzyjacielskim obstrzałem wyprawiła się po lodzie na zatokę, nosząc wiadrami ropę wydobytą z na wpół zatopionej cysterny. W prymitywny sposób ogrzewano maszyny i wnętrze pomieszczeń podtrzymując życie na okręcie. Wyprawy takie pociągnęły za sobą śmierć wielu marynarzy, jednak opał i skromne ilości żywności zostały dostarczone na pokład. Niemcy wykorzystując ciężką sytuację pancernika atakowali go szczególnie intensywnie. Uszkodzony okręt bronił się jednak zaciekle. Marynarze sami dokonywali napraw, a ogniem swych dział paraliżowali niemieckie próby zniszczenia pancernika.

Co ciekawsze, że w najcięższych chwilach załoga „Oktiabrskiej Rewolucji" nie zapominała i o ludności bohatersko broniącego się Leningradu. W straszne miesiące blokady 17 marynarzy z pancernika, pod obstrzałem niemieckich dział, przy silnym mrozie i w zupełnych ciemnościach, naprawiało przez kilkanaście dni główną stację wodociągów miejskich. Wielu mdlało przy tej ciężkiej pracy. Koledzy wynosili ich na śnieg i cucili, by po chwili znów mogli stanąć razem do pracy. Wodociągi leningradzkie jednak ruszyły. Wyczerpani mieszkańcy otrzymali zbawczą wodę. Maszyniści okrętowi remontowali fabryki leningradzkie, inni zaś pomagali ludności przy naprawie domów rozbitych niemieckimi pociskami.

Głównym jednak zadaniem pozostała walka z Niemcami. Nieubłaganie w noc i w dzień leciały coraz gęściej pociski z dział pancernika na pozycje niemieckie, przygotowując teren dla rozerwania blokady miasta i dla kontrofensywy Armii Radzieckiej. I nadszedł dzień gdy wieże dzielnego okrętu zionęły ogniem jakoś radośniej i mocniej — była to salwa zwiastująca ofensywę. Wspierane ogniem pancernika, wojska radzieckie przebiły niemieckie okrążenie i runęły niepowstrzymanie naprzód na zachód.

Marynarze bohaterskiego pancernika pomścili śmierć swych kolegów i dowiedli swymi czynami i poświęceniem, że duch walki, duch rewolucji na ich okręcie nie wygasł. Dusza okrętu od pierwszych dni jego powstania po dzień dzisiejszy pozostała niezmieniona, mimo że już niewielu marynarzy ze starej załogi pozostało na jego pokładzie.

Pancernik Rewolucji jest dziś symbolem bohaterstwa i poświęcenia marynarzy radzieckich.

J. W.



19 września Oksywską Kępę zmógł wróg odwieczny. Dowódca jej obrony Dąbek, zginął po wystrzelaniu ostatniej wstęgi karabinu maszynowego, który osobiście obsługiwał. Parę godzin przedtem zameldował Dowódcy Floty, który przebywał na Helu, że będzie walczył „bez reszty"... Reszta jednak pozostała i duża, bo pamięć o nim wśród marynarzy... A marynarz nie ma pamięci na rzeczy małe... za wiele widzi. Z obrony Gdyni pozostali mu Dąbek i Czerwoni Kosynierzy Rusinka.

— Trzy doby minęły, pomyślał komandor z Helu, nie ma jeszcze Hanisza... Nie udało się chłopakowi. Ha! trudno się mówi i robi się dalej. Teraz dopiero szkopy za nas się wezmą, pozostaliśmy tu sami. Obręcz się zacieśniła, ale może kiedyś pęknie.

Minęło jeszcze pięć dób w troskach o podział zaopatrzenia, o odzież zimową, amunicję, na pierwszym miejscu przeciwlotniczą, w walce z trującą propagandą ulotek... Rezerwa powołana w przededniu wojny z rzadka im ulegała, marynarka ani krzty, świadoma swych celów na słowiańskim morzu.

I raptem flagowy przynosi fonogram — Iza[1]) melduje: — „łódź rybacka od strony Małego Morza przybiła przed świtem, dwóch rybaków i rybaczka wzięci pod straż do dyspozycji informacji. Chcą rozmówić się z Dowódcą..."

— Niech przyślą! Może wieści od Hanisza lub o nim..., pomyślał w duchu. Chyba nie Hanisz we własnej osobie...

A jednak umorusany, nieogolony chłop pod wąsem okazał się Haniszem. Komandor uścisnął modzelowatą prawicę starego Budzisza...

— Jo, jo, panie komandor, zrobiło się, co belo można, a teraz niech mnie puszczą odwiedzić swojaków, no nie...

— Puścić go wolno, rozkazał komandor i w ogóle konwojenci mogą odejść... No i cóż, zwrócił się obecnie do Hanisza, co to za płeć? Myślałem, że jakaś Budziszówna...

— Wcale nie, uciekłam od Niemców, bo już zaczynają wywozić... Proszę mi pozwolić zostać na Helu.

— No już teraz, jak panna tu jesteś, to muszę pozwolić, bo nic innego zrobić nie mogę... Ale będzie gorąco...

— Wolę to, niż pracować na szkopów!

— Załatwione! A teraz Hanisz opowiadajcie, co wiecie...

— Ona może zostać, bo wie wszystko nie gorzej ode mnie.

— Sztab dojeżdżał do Rzucewa, póki Oksywie brali, ale zaraz potem wrócił do Pucka, bo wiedzą, że tam ich helskie działa nie sięgną... Dowódca dywizji, która pójdzie na Hel od Wielkiej Wsi nazywa się Klemm...

— Psia jucha — dywizja! — zaklął komandor, boją się jednak Helu...

[1]) Kryptonim jednej z centrali telefonicznych.

— A tak! Dwóch lotników siedzi w areszcie w Pucku, bo nie latali nad Helem jak należy, a tylko obok, a ich radiotka doniosła...

— No znikajcie! Zadanie wykonaliście, więc przedstawię was do odznaczenia...

— Ku chwale Ojczyzny!...

— — — — — —

A jednak coraz częściej szczególnie po upadku Warszawy, brzmiał na odprawach wyraz - zmora: — kapitulacja... niby w cudzysłowie na razie.

Któregoś dnia jadąc właśnie łazikiem na odprawę do podziemnych schronów amunicyjnych, gdzie gnieździło się Dowództwo Floty, komandor spotkał starego rybaka znad jeziora Żarnowieckiego, który dobrze znał Antoniego Abrahama, obrońcę zachodnich granic Polski w Genewie, tego, który potrafił przekonać Wilsona... Zatrzymał łazika...

— No i co powiecie, Augustynie?

— A cóż powiem, jak już całą polską krowę oddali, to co ten helski ogon pomoże... Tyle, że to nie będzie koniec dla Niemca ten ogon, on mu się za parę lat wywinie i jeszcze po pysku go ochwyci, ot co... Ja już tego nie doczekam, ale wy młodsi...

Na tej odprawie jeszcze przeważyło hasło: — „jeśli wszyscy we wrześniu, to my dociągniemy do października przynajmniej".

— — — — — —

Dalej pierwszych dni października nie udało się dociągnąć...

Hanisz, wyskakując od komandora, który mu pozwolił próbować ucieczki, biegł w kierunku portu handlowego, skąd miał wiać o zmroku trzyśrubowy motorowiec „Batory". Na ścieżce natknął się na Gwiazdorkę... Zapytała od razu:

— Dokąd Paszku?!

— Uciekam...

— Tak, myślisz, że ja z tych co, jak w piosence patrzą na rufę okrętu, nie, — ja będą patrzyła, ale z rufy... Biegnę też...

— Jeśli wezmą! Jako kobietę nie, przebierz się, mamy jeszcze ze trzy kwadranse... Chodź, wiem, gdzie są złożone sorty mundurowe...

Mat Hanisz i jakiś młody sygnalista dostali się na „Batory"...

— — — — — —

Pierzaste, lśniące obłoki na pociemniałym niebie. Gwiazdy migocą coraz wyraźniej. Nad Helem zapada noc z 1 na 2-gi października 1939 roku.

Hel, który po upadku stolicy i Modlina postanowił bronić się dalej, goni resztkami sił i zasobów.

Godzina dwudziesta. Już wiadomo, że ten „krowi ogon", (jak nazywali przydługi półwysep Kaszubi — przyjaciele Antoniego Abrahama, tego, który w Genewie przekonał Prezydenta Wilsona, że Kąkole 7 wieków siedzą nad jeziorem Żarnowieckim), długo nie pociągnie, że już nawiązana z przygniatającym wrogiem łączność... A to w warunkach całkowitego odosobnienia nie jest dobrym znakiem.

Na małym, lecz ruchliwym „Batorym" wre. Są pełne zapasy ropy i benzyny, można więc uruchomić całą trójkę motorów. Grupa dzielnych marynarzy postanowiła zaryzykować przerwanie potrójnej obręczy blokady niemieckiej. Mają 10 godzin niezbędnej ciemności i 150 mil morskich do najbliższych wód terytorialnych—szwedzkich. Może uda im się uniknąć wszędobylskich płomieni najaśnic z wrogich ścigaczy, potem trałowców i torpedowców, potem niszczycieli i krążowników. Mają 5% szans. Ale warto spróbować, jeśli ceną powodzenia jest uniknięcie ponurej niewoli.

Dowódca Obrony przyzwala... Jemu nie wolno porzucić powierzonej placówki, ale oni mogą... może uratują okręt Rzeczypospolitej.

Motory zapuszczone. Cumy rzucone... Jakiś ciemny cień wysmyknął się z portu i zanurzył się w czeluściach nocy. Czy aby motory nie za głośno terkoczą?... Prędzej ominąć cypel i hen, ku zbawczej północy na pełnym gazie.

Gdzieś z prawej burty błysnęła wraża najaśnica, zamiotła pół horyzontu i zatrzymała się o 15° od „Batorego", śmigającego już pod Jastarnią. Nie zoczyła go. Bała się widocznie kąśliwych baterii Helu, gdyby świeciła za długo...

... Mijała noc, samotna.

— — — — — —

Szósta rano. Brzask. „Batory" już widzi skalne nadbrzeża scher Gotlandu, bałtyckiej wyspy róż, gdy raptem huk wystrzału działowego i kilkumetrowy słup wodny, tryskający na ukos za rufą podrywa załogę. Wykryci... Sylwetka niemieckiego niszczyciela,

jak czarny cień chiński rysuje się na wschodzie... spoza niego wyskakują dwa psy gończe — ścigacze.

Hanisz zaciska zęby: „Trzymaj się mnie, mówi do młodszego sygnalisty. Z otuchą widzi, że motorzysta Roch Kaźmierczak daje pełny gaz, ponad kreskę...

Jeszcze trzy błyski ogniowe — potrójny huk i 3 słupy wodne osaczają niedoszłego zbiega, który przecież wytęża wszystkie siły... Jeszcze nie wszystko stracone... Kwestia kilku krótkich, ale jakże cennych chwil...

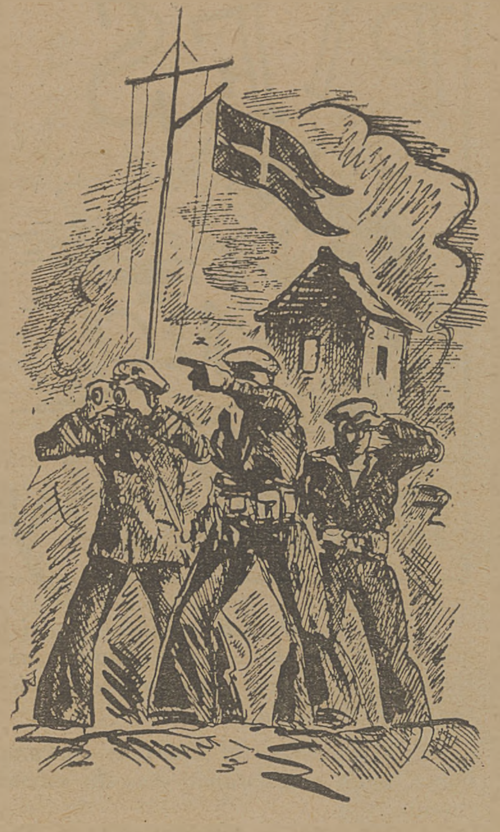
Na maszcie posterunku obserwacyjnego przy latarni morskiej rozkwita niespodzianie zbawczy sygnał kodu międzynarodowego „Uwaga! Jesteście na wodach terytorialnych Szwecji". Dwa dozorowce o błękitnej banderze z żółtym krzyżem wyłaniają się spoza załomu pobrzeża.

Niszczyciel ze swastyką milknie, urzeczony i, jak wystraszony królik białe podogonie, pokazuje białą pianę za rufą. Zawrócił.

„Batory" wiózł na sobie przysłowiowy łut szczęścia.

— — — — — —

A potem ponad 5 lat przymusowej bezczynności, oprócz przejścia w 1941 r. z wyspy Gotland do Sztokholmu. 5 lat tęsknoty i obawy za Ojczyzną, ociekającą krwią i łzami, gmatwanie myśli i uczuć przez nadsyłanych agentów, dla których tylko funt lub dolar jest wartym zachodu papierem, a reszta... Reszta się nie liczy, nawet kumanie się z odwiecznym wrogiem Słowian... o tym lub innym godle krzyżowym.



— — — — — —

Jesień zwycięskiego 1945 r. Dla polskiego okrętu wszystkie drogi prowadzą do Gdyni i otóż za rufą znamienitego „Daru Pomorza" skromnie wsuwa się do portu wojennego Odrodzonej Marynarki Wojennej na Oksywiu stary znajomek ORP „Batory" — helski bojownik, który nie skapitulował.

A teraz, teraz na upamiętnienie swych zasług bojowych związanych z obroną półwyspu, nazywa się ORP „HEL". W Modlinie zbudowany, wiatrami całego Bałtyku wysmagany wiernie służy nadal Ojczyźnie, bo każdy okręt ma swoje ustalone zwyczaje i taką jest tradycja morska — „bez reszty".

— — — — — —

Po długich latach szwedzkiego wygnania, Zofia Haniszowa na swojej działce pod Osłaninem z byle jamnikiem morskim nie gada.

— Wiem — mawia — co tacy opowiadają o kobiecie na okręcie; ile kutrów z Helu uciekało, a tylko ten, na którym byłam ja, wywinął się szkopom.

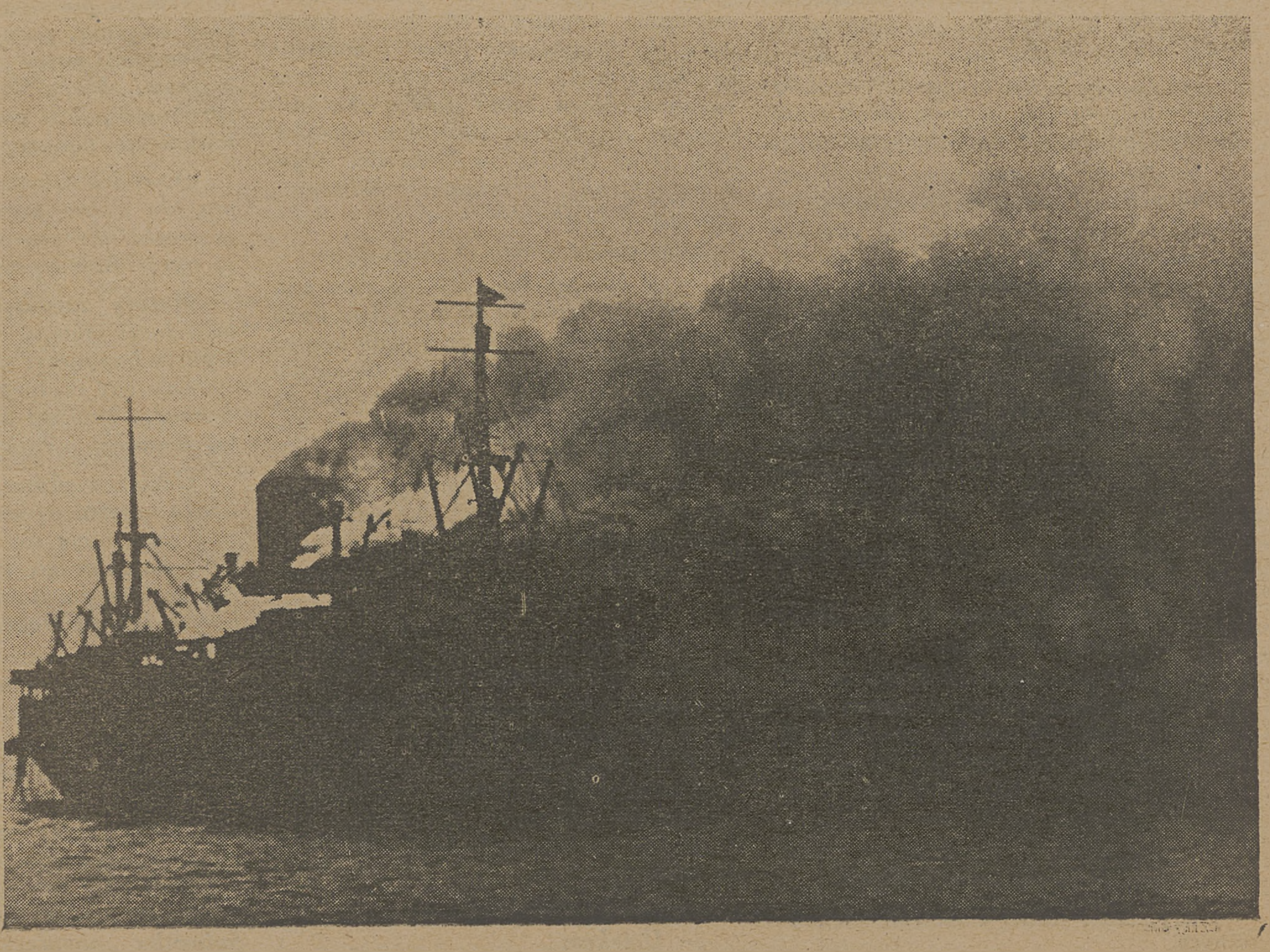
Nawet Hanisz nie może jej przekonać, że to raczej zawinił motorowy „Batorego", niż jej obecność, no i ten przysłowiowy łut szczęścia... Nie daje mu skończyć... „Nie wałkoń się, mówi, bo ryba nie czeka" i Hanisz milknie. Boi się, żeby znów nie powiedziała, że komandor mu dał Krzyż za to, że ją na Hel przywiózł.

Bo Hanisz, jeśli teraz po 7-miu latach pływa, to tylko na kutrach swej spółdzielni... a do Osłanina wjeżdża wozem, z połowem...

(Fragment z pamiętnika „Hel walczy nadal...")

Polska Marynarka Handlowa brała udział niemal w każdej większej akcji na morzu w czasie ubiegłej wojny. Z chwilą zaprzestania działań wojennych okazało się, że straciliśmy blisko połowę tonażu przedwojennego i mniej więcej jedną piątą przedwojennej liczby marynarzy. Jakże wymownie wyglądają przemilczające te fakty oficjalne komunikaty dowództwa alianckiego, które nie raz nie „dostrzegało" tych dowodów niezwykłego bohaterstwa i poświęcenia, o których wiedział cały świat.

Zdjęcie przedstawia pożar na jednej z większych naszych jednostek Floty Handlowej m/s „Chrobry" (11.030 ton) w czasie akcji na wodach Norwegii, gdzie statek ten został zatopiony na skutek nalotu.



Walka z radarem

Mniej więcej od połowy ostatniej wojny wszystkie niemal państwa wojujące poczęły coraz szerzej stosować środki radiolokacyjne, zarówno do celów obronnych jak i ofensywnych. Radar w swym rozwoju opanował w pierwszym rzędzie lotnictwo, szczególnie bombardujące, a następnie całą obronę przeciwlotniczą na lądzie. Na morzu znalazł on szerokie zastosowanie przy zwalczaniu nieprzyjacielskich okrętów i samolotów, a także przy wykrywaniu stanowisk artylerii obrony wybrzeża. Radar okazał się szczególnie dokładny również i w roli dalmierza artyleryjskiego, pozwalając na całkowicie pewne pokrywanie ogniem artylerii celów nieprzyjacielskich.

Jedyną chyba dotychczas nieusuniętą wadą radaru, jest jego stosunkowo mała dokładność w rozpoznawaniu celu, ustępująca bezapelacyjnie fotografii, oraz możliwość zagłuszania stacji radarowej przez podobną, lecz silniejszą. Tak na przykład radar nie jest w stanie określić typu i uzbrojenia stojących w grupie przy nabrzeżu portowym okrętów wojennych, podając tylko zwartą masę wraz z rysunkiem wybrzeża.

Nadzwyczajna czujność aparatury radarowej pozwala wprawdzie na szerokie jej stosowanie, ma jednak i swoje złe strony. Nieprzyjacielska stacja radarowa może być z powodzeniem „zagłuszona" lub nawet wyeliminowana przez aparaturę silniejszą lub też przez zrzucanie nad celem wielkich ilości cynfolii w listkach, co szeroko stosowało lotnictwo alianckie w czasie nalotów na Hamburg, Berlin czy Wiedeń. Trzecią wreszcie wadą radaru jest to, że każda pracująca stacja równocześnie sama się demaskuje. Tak na przykład okręt podwodny, znajdujący się na powierzchni w zasięgu stacji radarowej samolotu, oczywiście w nocy lub we mgle, kiedy nie można prowadzić obserwacji bezpośredniej, jest w stanie po stwierdzeniu obecności samolotu zanurzyć się szybciej niż zauważy go operator — lotnik.

Wszystkie te, wyłuszczone wyżej wady radaru były szeroko wykorzystywane przy opracowywaniu metod czynnej i biernej akcji przeciwradarowej. Do obrony czynnej należy zaliczyć przede wszystkim uruchamianie stacji zagłuszających, do biernej zaś wszelkiego rodzaju fałszywe cele, imitujące stanowiska oraz materiały pochłaniające fale radaru, a tym samym ukrywające przed okiem operatora ważne szczegóły urządzeń i stanowisk. O skuteczności stosowanych środków świadczą choćby takie fakty.

W lutym 1942 roku wyszły z portu w Brest dwa niemieckie liniowce „Scharnhorst" i „Gneisenau" i ruszyły przez Kanał La Manche i Morze Północne, dosłownie pod nosem brytyjskiej floty i lotnictwa, w kierunku Szpicbergen. Ucieczka ta zdziwiła wszystkich. Po przeprowadzeniu szczegółowych badań wykryto, że Niemcy zastosowali w czasie wyjścia jednostek z Brestu środki obrony czynnej, uruchamiając na wybrzeżu francuskim cały szereg nadajników zagłuszających, które uniemożliwiły Anglikom odkrycie tych okrętów.

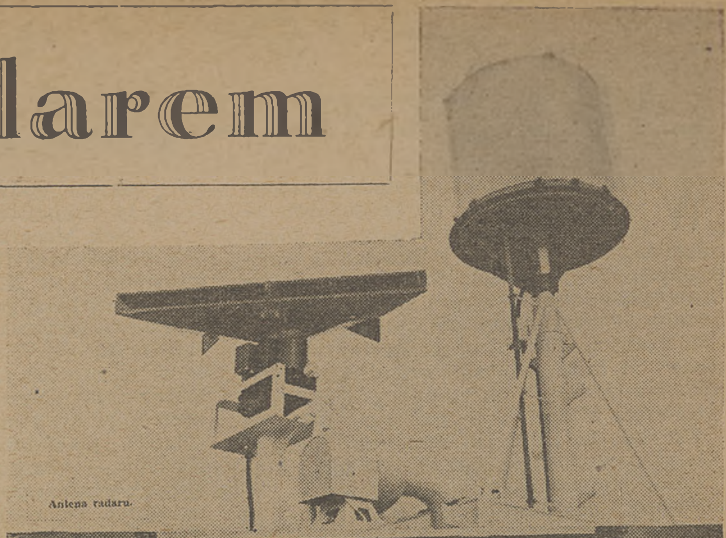
Dla lotnictwa najważniejszym problemem stała się walka ze stacjami radarowymi obrony przeciwlotniczej zarówno na ziemi jak i na okrętach. Toteż, aby wprowadzić operatorów niemieckich w błąd, poczęto używać wielkich ilości specjalnie przygotowanej cynfolii, która wirując w powietrzu, dawała na ekranie obraz podobny grupie samolotów, przez co ukrywała właściwe eskadry atakujące a tym samym, paraliżowała obronę przeciwlotniczą, dezorganizując akcję artylerii przeciwlotniczej i lotnictwa myśliwskiego. Cynfolię zaczęto masowo stosować od połowy 1943 roku, w czasie pamiętnych nalotów na Hamburg.

Każda z nadlatujących eskadr miała w swym składzie jeden samolot, załadowany zamiast bomb właśnie cynfolią. Zadaniem jego było wprowadzenie zamieszania na niemieckich stacjach radarowych. Tak więc w czasie jednego z nalotów zamiast atakujących w rzeczywistości 790 samolotów, niemieccy operatorzy stwierdzili obecność w powietrzu około 12 tysięcy samolotów! Wirujące dłuższy czas w powietrzu listki cynfolii wywoływały nieustanny ogień artylerii przeciwlotniczej w mylnym kierunku, dając atakującym samolotom możność swobodnego wykonania zadania. Straty alianckiego lotnictwa w tym nalocie były czterokrotnie niższe, niż w którymkolwiek z ataków, przeprowadzanych wcześniej. Podobne ataki przeprowadzali alianci i później, w 1944 i 1945 roku w czasie nalotów na Berlin i Wiedeń.

Jeszcze lepszym środkiem okazały się wynalezione później specjalne stacje zagłuszające, o których wspomniano wyżej. Szczególnie szerokiego zastosowania doczekała się ta metoda w czasie słynnej inwazji na wybrzeżach Normandii, w lecie 1944 roku. Dopiero w dwa lata później ujawniono szczegóły akcji, niezwykle ciekawej i skutecznej. Na każde 4—5 kilometrów brzegu morskiego uruchomili Alianci jedną stację zagłuszającą. Sama operacja wyglądała mniej więcej następująco.

W przeddzień lądowania lotnictwo przeprowadziło szereg nalotów nękających, zrzucając równocześnie masowo cynfolię, co doprowadziło do rozstrojenia stacji niemieckich, przygotowanych do obserwacji angielskiego brzegu. W nocy z 5 na 6 lipca 1944 roku, wyruszyły z portów brytyjskich 34 mniejsze jednostki służby pomocniczej marynarki brytyjskiej, holując za sobą balony zaporowe, w odległości równej tej, jaką utrzymują duże okręty wojenne w czasie akcji lub płynący morzem konwój. Całą tę grupę ochraniały z powietrza samoloty w liczbie 105 maszyn, zrzucające równocześnie cynfolię. Operacja trwała około 4 godzin. Na zdezorientowanych już wcześniej niemieckich operatorów radarowych podziałało to tak, że odkryli na ekranach swych aparatów olbrzymią armadę morską i powietrzną, zbliżającą się do

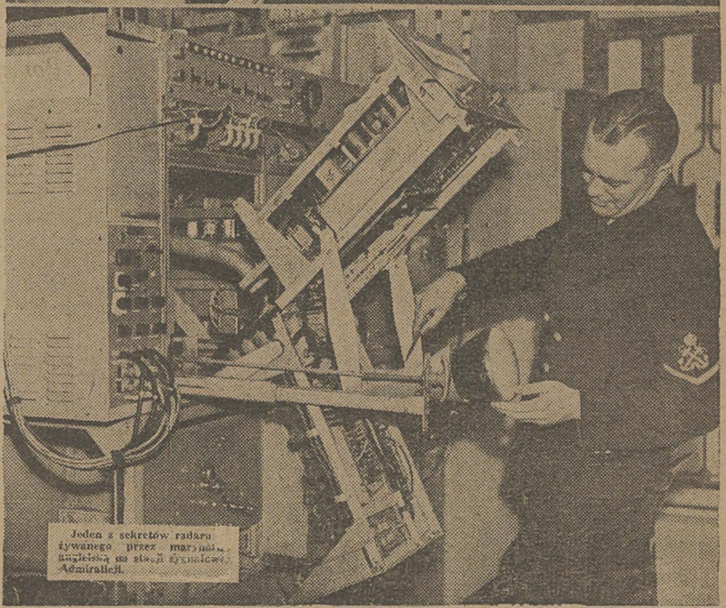
(dokończenie na str. 10)



Antena radaru.



Fragment międzynarodowego pokazu radarowego, w którym uczestniczyło 250 delegatów różnych państw.



Jeden z sekretów radaru używanego przez marynarkę angielską na stacji szyfrowej Admiralicji.

„2326" i „Africaine" — dwa francuskie okręty podwodne

W 1939 roku Francja posiadała czwartą z kolei — co do liczebności — flotę podwodną na świecie, po Związku Radzieckim, Italii i Stanach Zjednoczonych. 73 jednostki liczyła francuska flota podwodna, w tym 1 krążownik podwodny — największy do wybuchu minionej wojny podwodny okręt świata — „Surcouf", 34 duże jednostki oceaniczne (zwane we Francji okrętami podwodnymi pierwszej klasy) o wyporności powyżej 1.000 ton, 32 jednostki mniejsze (drugiej klasy) o wyporności 500 do 800 ton i 6 okrętów podwodnych typu minowców. W budowie znajdowało się 6 dużych, 14 mniejszych jednostek i 4 podwodne minowce — łącznie 24 okręty podwodne.

Miniona wojna światowa, przerzedzając flotę francuską wcale nie mniej, niż floty pokonanych państw „osi", szczególnie dotknęła jej flotylle podwodne, dziesiątkując je w dosłownym znaczeniu. Kilka jednostek zginęło do kampanii francuskiej, kilka dalszych zostało zniszczonych lub wpadło w ręce niemieckie w dniach klęski czerwcowej. Dalsze straty ponosiła — nieliczna zresztą — flota „Wolnych Francuzów", tracąc m. in. krążownik podwodny „Surcouf", zatopiony omyłkowo przez okręt aliancki. Flota rządu Vichy w swym bezsensownym zbrojnym oporze stawianym początkowo Anglikom (Dakar), a później Anglo-Amerykanom (Algier, Casablanca) straciła szereg dalszych okrętów podwodnych. Nastąpiło tragiczne samozatopienie się, które objęło większość okrętów — także i podwodnych — francuskiej floty. Jedynie 6 okrętów podwodnych, zaopatrzonych w mały zapas ropy, zdołało opuścić Tulon. Dwa z nich nie dotarły dalej, jak do najbliższych portów hiszpańskich. Z zatopionych, lub częściowo zatopionych czy uszkodzonych jednostek, 6 Włosi wcielili do swej floty. Francuska flota podwodna prawie przestała egzystować. W rok po zakończeniu wojny w skład floty francuskiej wchodziło zaledwie 8 jednostek — 10% stanu przedwojennego.

4 okręty podwodne przekazane zostały Francji na mocy umowy Wielkich Mocarstw co do podziału resztek niemieckiej floty wojennej. Były to jednostki typu XXIII, standartowego typu, który miał ponieść główny ciężar w „bitwie atlantyckiej" na wodach oblewających Europę. Wszystkie wyposażone były w najnowsze (do roku 1944) wynalazki niemieckie, włącznie z masztem powietrznym Diesla, zwanym też „Schnorchel". Cztery po-niemieckie jednostki typu XXIII — aczkolwiek małe 250-tonowe okręty, przeznaczone do działań w niezbyt odległych rejonach — były bardzo cennym nabytkiem dla nielicznej francuskiej floty podwodnej. Niestety, wkrótce spotkał ją dotkliwy cios: 5 grudnia 1946 r. podczas prób głębokościowych niedaleko Tulonu, zatonął jeden z czterech poniemieckich okrętów podwodnych, „2326".

Okręt podwodny „2326" wybudowany został w roku 1944 i na początku 1945 r. wszedł do służby. Zaopatrzony w „Schnorchel" i uzbrojony w dwie wyrzutnie torpedowe, „U-2326" wypierał 232 tony na wodzie i 256 pod wodą. W chwili kapitulacji Niemiec „U-2326" zawinął do Dundee i dobrowolnie oddał się do niewoli wracając z rejsu, trwającego 69 dni z czego 30 przebywając pod wodą.

13 lutego 1946 przekazany został przez Anglików Francuzom, poczem w marcu i kwietniu odbył próby w basenie w Cherbourgu, zaś w maju na pełnym morzu (w kanale La Manche), zanurzając się do głębokości 55 m. W czerwcu odbył pływanie z Cherbourga do Brestu i z Brestu do La Pallice, w lipcu z La Pallice do Lorient i we wrześniu z powrotem z Lorient do La Pallice. 23 września wypłynął z La Pallice do Casablanki dokąd przybył 29 września. Całą ponad 1.000 mil morskich długości trasę przebył „2326" w zanurzeniu, pozostając jedynie w stałym kontakcie za pomocą anteny radaru (przymocowanej do masztu Diesla) z towarzyszącym mu całą drogę okrętem podwodnym „Doris". Trasa pokryta została w 135 godzin. Był to pierwszy rejs tych rozmiarów przebyty przez okręt podwodny z załogą francuską przy pomocy tuby „Schnorchel". Następnie, w pierwszej połowie października, „2326" udał się do Algieru i z Algieru do Tulonu.

5 grudnia 1946 r. „2326" wypłynął z Tulonu, aby odbyć próbę 12-godzinnego zanurzenia na głębokości 100 metrów. Zanurzył się o godzinie 9,40. Od tej chwili zaginął po nim wszelki ślad, a kiedy nawoływania radiowe nie dały rezultatu, zarządzono wieczorem tego samego dnia alarm dla wszystkich, będących w dyspozycji prefekta morskiego Tulonu, okrętów nawodnych i samolotów. Mimo gwałtownej burzy poszukiwania prowadzono do 8 grudnia — niestety bez rezultatu.

Wraz ze stratą jednego ze swych najnowocześniejszych okrętów podwodnych opłakała Francja niepowetowaną śmierć 16 członków załogi z kapitanem marynarki Avon i 3 zaokrętowanych na „2326" wybitnych konstruktorów, ze znanym i cenionym inżynierem Isabelle z Genie Maritime na czele.

Niemal równocześnie z tragicznym zatonięciem „2326", dziwnie splatając radość i dumę z bólem i smutkiem, niby symbol odradzania się floty francuskiej i powstawania jak Feniks z popiołów, odbyła się niedaleko Rouen podniosła uroczystość spuszczenia na wodę nowego francuskiego okrętu podwodnego. Jest nim „Africaine" z programu morskiego 1937/38, jeden z 15 bliźniaczych okrętów 805-tonowych, których prototypem był wykończony w 1940 roku „Aurore".

Jednostki typu „Aurore" przy wyporności nawodnej 805 i podwodnej 1.170 t, uzbrojone być miały w 1 działo 100 mm i 2 NKM pltn. oraz 9 wyrzutni torpedowych. Szybkość nawodna miała być znaczna — 18 węzłów, podwodna — jak i wszystkich innych małych i średnich jednostek — 10 węzłów.

Historia budowy „Africaine" jest niezwykła, choć nie jedyna tego rodzaju — także i jednostki innych państw, zajętych w trakcie wojny przez Niemcy, przechodziły podobne koleje losu, jak np. dwa najnowsze krążowniki holenderskie. Wpaść w niewykończonym stanie w ręce niemieckie i później, dzięki żółwiej pracy rodzimych inżynierów i robotników, nie być gotowym aż do oswobodzenia — taki był los nie tylko „Africaine", „De Zeven Provincien" i „Kijkduin" — krążowników po 8.350 ton i 10 dział 150 mm, ale także i szeregu innych, przeważnie mniejszych jednostek alianckich.

Okręt podwodny „Africaine" założony został na stoczni Worms w Trait koło Rouen w listopadzie 1938 roku. Przewidziane na czerwiec 1940 roku spuszczenie „Africaine" na wodę nie doszło do skutku z szeregu przyczyn. W czasie tym powalona przez Niemców Francja myślała tylko o... zawieszeniu broni. W dwa lata po podpisaniu kapitulacji na uporczywe nalegania niemieckie stocznia podjęła wykańczanie „Africaine". Oczywiście nie — jak sobie tego życzyli Niemcy — by wykonać dla nich nowy okręt podwodny. Cała gra szła na zwłokę. Chodziło o to, by budowa „Africaine" postępowała w takim tempie, żeby spuszczenie na wodę nie odbyło się prędzej jak po oswobodzeniu Francji. Zadanie rzeczywiście nie byle jakie. Gdy normalnie francuskie okręty podwodne budowano (od założenia na stoczni kadłuba do spuszczenia go na wodę) dwa lata, gdy w okresie wojennym przewidywano czasokres trwania budowy na jeden rok, „Africaine" znajdowała się na stoczni sześć lat (!) i kiedy w lipcu 1944 roku Trait zostało oswobodzone, Niemcy — nie chcąc oddawać okrętu podwodnego w ręce prawowitych właścicieli — usiłowali zniszczyć „Africaine". Na całe szczęście powiodło im się to zaledwie w nieznacznej mierze. Ładunek wybuchowy zniszczył maszynownię „Afracaine" i spowodował przechył okrętu o 36° na prawą burtę.

10 lutego 1945 roku szkody zostały naprawione, okręt przywrócony do pierwotnej pozycji na pochylni i rozpoczęto dalsze prace. Wreszcie, 7 grudnia 1946 roku w południe — a więc w czasie, kiedy trwały jeszcze poszukiwania zaginionego „2326" — „Africaine" została spuszczona na wodę, po rekordowo długiej budowie, trwającej 8 lat z okładem.

Niepewność co do losu zaginionego „2326", a właściwie utrwalające się już przekonanie o stracie tego okrętu i 19 wypróbowanych oficerów, marynarzy i konstruktorów, nie pozwoliło obchodzić podniosłej uroczystości spuszczenia na wodę okrętu, który przetrwał lata okupacji, w tak radosnym nastroju, jaki niewątpliwie zachowanie tej tak cennej — dla uszczuplonej francuskiej floty podwodnej — jednostki powinno wywołać. Radość przyćmiona została żałobą po stracie okrętu i załogi, której zasługi zaledwie miesiąc przedtem uczcił minister marynarki, wyrażając jej uznanie za „wielkie umiejętności fachowe, których dano dowód w opanowaniu zupełnie nowego urządzenia „Schnorchel" i za doskonałe wyniki uzyskane w użyciu tego urządzenia".

Jerzy Pertek.

WALKA Z RADAREM.

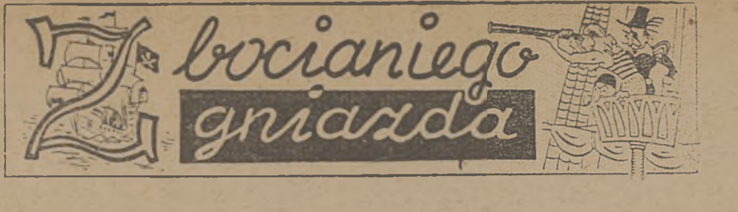
(Dokończenie ze str. 9)

portu w Boulogne. Równocześnie w wielu punktach wybrzeża zrzucono fałszywych skoczków spadochronowych i znowu wielkie ilości cynfolii. Radarowe stacje niemieckie wszystko to odkryły i zarejestrowały. Nastąpiły gwałtowne zmiany dyslokacyjne niemieckich jednostek pancernych i lotniczych, odkrywając w konsekwencji teren właściwej operacji do tego stopnia, że pozwoliło to na względnie swobodne lądowanie sojuszników w upatrzonych punktach, założenie przyczółków i rozszerzenie ich.

Szybkie udoskonalanie stacji radarowych zmusiło równocześnie konstruktorów do opracowywania metod walki z tym nowym wynalazkiem. Szczególnie wiele uwagi poświęcono wynalezieniu materiałów pochłaniających fale radarowe dla maskowania obiektów.

Obecnie radar stoi już tak wysoko technicznie, że pozwala operatorowi widzieć dokładnie pojedyńcze samoloty, czołgi, działa lub pławy toru wodnego, łodzie, kutry czy wreszcie peryskop okrętu podwodnego. Dlatego też walka z nowoczesną radiolokacją staje się tak ważnym problemem jak obrona przeciwlotnicza czy ochrona przeciwtorpedowa jednostek morskich, skupiając do tego celu coraz poważniejsze zdobycze techniczne i coraz większe ilości środków materialnych z budżetów ministerstw lotnictwa czy marynarki wszystkich niemal państw świata.

S. Woliński ppor.



Skumbria na funty

Konserwatyzm Anglików jest oparty na tak głębokich podstawach, że znajdujemy jego wyraźne przejawy nawet w upodobaniach kulinarnych „synów dumnego Albionu". Otóż Anglicy często i gęsto spożywają konserwy wszelkich rodzajów, a głównie konserwy rybne, gdyż kuchnia angielska w przeciwieństwie do naszej „jest zimna", zwłaszcza teraz gdy w Anglii zaczyna brakować węgla. Nic też dziwnego, że Anglicy okazali większe zainteresowanie dla importu polskich konserw niż na przykład dla sprawy eksportu ostatnich Niemców z Polski do strefy brytyjskiej.

Ale nie tylko Anglicy wyrażają gotowość importowania polskich konserw. Szereg innych państw mniej konserwatywnych zapatrywań także zawarło z naszym przemysłem przetwórstwa rybnego umowy eksportowe. Jak dotychczas wysyłaliśmy do Anglii prawie wyłącznie łososie. Za sto ton tej szlachetnej ryby otrzymaliśmy około 60 milionów złotych, w funtach szterlingach, ale w najbliższym czasie wysyłać będziemy do Anglii i pośledniejsze gatunki ryb morskich. Nasz przedwojenny eksport rybny ograniczał się do wywozu ryb w stanie surowym. Obecnie już eksportujemy za granicę rybę konserwowaną, co znacznie zwiększa dochód państwa a z drugiej strony umożliwia wystarczające zaopatrzenie własnego rynku w świeżą, smaczną rybę morską. Jedzmy więc raczej świeżą flądrę, a skumbrię wymieniajmy na angielskie funty...

Na nartach po Wiśle

Ośrodek Sportów Wodnych Okręgu Warszawskiego i Stołecznego L. M. przy współudziale klubów wioślarskich i żeglarskich stolicy oraz pomocy technicznej Państwowego Zarządu Wodnego w Warszawie zorganizował na basenie portu Czerniakowskiego nowego rodzaju imprezę sportową p. t. „Pokaz sportów wodnych".

W imprezie tej przedstawione były różnego rodzaju sporty wodne jak np.: kajakarstwo w pływaniu zespołowym i pojedyńczym w połączeniu z akrobacją na kajakach i turniejem kajakowym, które demonstrowali członkowie sekcji kajakowej Klubu Żeglarskiego L. M. „Gryf" z Warszawy.

Jachty żaglowe od małych P-7 do dużych jolł śródlądowych o 35 m² powierzchni żagli reprezentowały: Yacht Klub Polski, Ośrodek Sportów Wodnych Polskiej Y.M.C.A. i Sportowy Klub Pocztowy, które wystawiły jednostki własne i poszczególnych członków.

Najciekawszym punktem programu była jazda na nartach wodnych, którą demonstrowali członkowie Klubu Żeglarskiego L. M. „Gryf",holowani przez szybkie łodzie motorowe przydzielone przez P. Z. W.

Pokaz zakończył się popisem jazdy na rowerach wodnych, który wykonali członkowie Klubu Sportowego „Ursus". Na rowerach wodnych własnej produkcji członkowie tego Klubu odbyli w roku bieżącym wycieczkę-spływ z Warszawy do Gdańska.

„Pokaz sportów wodnych" był pierwszą tego rodzaju imprezą sportową w Warszawie. Wszyscy, którzy jej nie widzieli mają naprawdę czego żałować.



17 lat pracy nad „Admirałem"

Redakcję naszą odwiedził inż. J. G., który przyniósł ze sobą projekt interesującej gry morskiej p. n. „Admirał". Jak wynika ze słów autora, poświęcił on 17 lat na obmyślenie zasad gry, pragnąc jej nadać cechy jak najbardziej zbliżone do taktyki jednostek floty wojennej w czasie bitwy morskiej. Ostatnia wojna była również dla inż. J. G. źródłem pomysłów, które wykorzystał on przy „unowocześnianiu" zasad swej gry.

W grze biorą udział poszczególne jednostki floty wojennej do lotnictwa morskiego włącznie.

Z uwagi na to, że oprócz szachów i warcab na ogół nie spotyka się nowych interesujących gier towarzyskich, mamy nadzieję, że ta na wskroś nowa rozrywka znajdzie wielu zwolenników szczególnie wśród entuzjastów morza a więc przede wszystkim wśród Czytelników „M.P." dlatego też celem zapoznania naszych Czytelników z zasadami gry w „Admirała", podajemy na str. 15-ej niniejszego numeru pierwszą część objaśnień dotyczących zasad tej nowej rozrywki.



Powyższe zdjęcie zamieścił jakiś rozsądny redaktor pisma „Picture Post". Zdjęcie to jest samo przez się antypropagandą dla wszystkich machinacyj różnych anglosaskich podżegaczy wojennych. Przedstawia ono dwóch żołnierzy brytyjskich, którzy w dniu inwazji na Europę pierwsi wylądowali na brzegu i zostali w walce ciężko poparzeni niemieckimi miotaczami płomieni. Tylko, że w takich chwilach prowokatorzy wojenni zwykli pozostawać daleko w tyle „dodając tylko ducha" walczącym oddziałom.

Metamorfozy jednego okrętu

Nie tylko kameleon może zmieniać swą postać. Z równym powodzeniem uczynił to podczas ostatniej wojny jeden z większych transatlantyków angielskich noszący średniowieczną nazwę „Pretoria Castle". Potężny ten statek o pojemności 29 tys. ton w ciągu paru lat uległ trzykrotnej metamorfozie. Wkrótce po wybuchu wojny został on wyposażony w działa i po nieznacznej przeróbce stał się „krążownikiem handlowym", patrolując przez kilkanaście miesięcy wody południowego Atlantyku i będąc zarazem bazą dla mniejszych jednostek brytyjskich na tym obszarze. W roku 1942 przebudowano statek na lotniskowiec eksperymentalny. Wszedł on do linii pod nazwą HMS „Warwick Castle" by następnie ponownie przekształcić się w statek pasażerski. Pod starą nazwą „Pretoria Castle" odbywa on regularne rejsy z Anglii do Przylądka Dobrej Nadziei.

Należy się obawiać, że „Pretoria Castle" jeszcze raz ulegnie metamorfozie zmieniając przynajmniej trasę, gdyż ostatnie wrzenia w Afryce Południowej każą wnioskować, że Przylądek Dobrej Nadziei jest dla Anglii raczej Przylądkiem Słabej Nadziei.

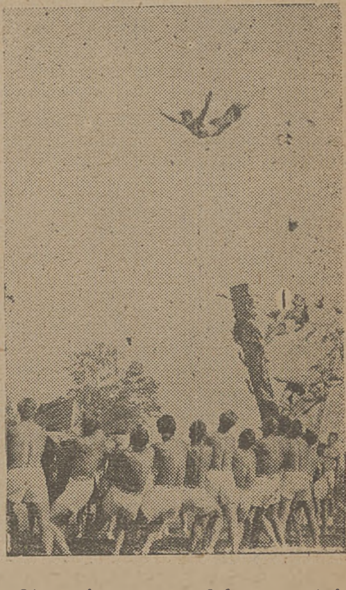
Recepta Dönitza

„Niemcy przegrały wojnę, zanim ją zaczęły" oświadczył „grosadmirał" Dönitz i dodał że stało się tak dlatego iż Hitler nie usłuchał jego rady. A radził on wybudować co najmniej 1000 okrętów podwodnych, ale niestety w roku 1939 według Dönitza Niemcy posiadały jedynie 50 okrętów podwodnych zdolnych do walki. Widocznie sposób Dönitza nie przypadł do gustu Führerowi, gdyż poszedł raczej na koncepcję Göringa — „50 tys. samolotów" które pomogły Rzeszy jak umarłemu kadzidło. Nic też dziwnego, że „wielki admirał" bije dzisiaj głową o ściany więzienia w małej mieścinie Spandau.

Nelson i radar

Korpus Kadetów Morskich „Royal Navy" otrzyma w najbliższych latach nowy okręt szkolny o dość niezwykłych cechach. Będzie on najnowszym i zarazem najstarszym okrętem brytyjskiej floty, gdyż zostaną na nim zastosowane obok radaru i broni rakietowej również stare przyrządy nawigacyjne i strzelnicze z epoki Nelsona. Pierwowzorami na których oprze się konstrukcja okrętu będzie najnowszy pancernik „Vanguard" i stary okręt flagowy admirała Nelsona „Viktory". Stare okręty szkolne „Foudroyant" i „Implacable" zostaną wycofane a przyszli oficerowie marynarki brytyjskiej będą się szkolić na nowym „okręcie dwu epok".

Fakt budowy tego rodzaju okrętu świadczy najdobitniej o tym, że w Anglii wciąż jeszcze straszą duchy przeszłości i zacofania. Anglia dziś jeszcze balansuje pomiędzy Starym a Nowym Światem. Jak długo potrwa ten chorobliwy taniec?



Oto najnowszy model „wyrzutni pocisku rakietowego" lansowany przez marynarzy radzieckich. Lądowanie odbywa się na rozciągniętej płachcie utrzymywanej przez kolegów.

Obawiamy się, że niektórzy imperialiści zachodni usiłowali już wypróbować ten system z tym że prawdopodobnie czynili to zbyt pochopnie, i nie zgłębiwszy wszystkich sekretów „wyrzutni", lądowali wprawdzie na głowę ale.. bez płachty.





WALKA o władztwo MÓRZ

KMDR. POR. MIESZKOWSKI J.

Te pociągnięcia są dziełem dobrze pamiętającej groźne czasy pierwszej wojny — Anglii. Jako czołowi partnerzy po jednej stronie walczą: Francja, Hiszpania, Bawaria oraz Savoy, przeciw nim występują Anglia, Holandia i Austria. W tłoku animozji i intryg międzynarodowych obu walczących grup zarysowuje się wyraźny obraz polityki angielskiej: trzymać w szachu starannie dobieranych sprzymierzeńców na kontynencie potężne siły lądowe Francji, samej zaś ściskać za gardło przeciwnika blokadą morską. W planie tym dwa elementy muszą grać koncertowo: finezja polityki na lądzie i szczelność blokady na morzu! No i jeszcze jedno — rozciągać całość zamierzeń w czasie — polityki nie robi się na kolanie, a okręty Albionu umieją trwać na morzu. Wyprawy desantowe na Kadyks, Vigo i La Koruna nie udały się. Źródła niepowodzenia należy szukać w braku wspólnego języka między angielskimi admirałami i generałami oraz braku naówczas dyscypliny w wojsku wyspiarzy. Skuteczna jednak okazała się akcja wyłapywania okrętów powracających z Indii Zachodnich. W roku 1708 doszło do oblężenia Tulonu na Morzu Śródziemnym, a następnie zagarnięcia Minorki. Pomimo, zda się, najszczelniejszej blokady w roku 1711 udało się dzielnemu francuskiemu komandorowi Cassard przeprowadzić z Indii Zachodnich do Marsylii bardzo cenny dla głodującej już Francji wielki konwój zbożowy, czyniąc ponadto po drodze wiele zamieszania swą eskadrą w angielskich posiadłościach zamorskich. W następnym roku holenderska eskadra nie zjawiła się dla wsparcia angielskiej na Morzu Śródziemnym. Korzystając z rozluźnionej przez to blokady, drugi z bohaterów francuskich tej wojny — komandor Dugay-Trouin wymknął się niepostrzeżenie z eskadrą z La Rochelle, a dotarłszy do Rio de Janeiro zajął je niespodziewanie oniemiałym ze zdziwienia Portugalczykom (sprzym. Anglii). Z okupem wynoszącym wartość 8 mil. złotych sprzed wojny oraz bogatymi łupami, szczęśliwie powrócił do Francji dowodząc co znaczy szczęście wojenne dla rozumnych, a odważnych.

Długotrwała wojna wyczerpała obie strony, zresztą Anglicy osiągnęli swój nieoficjalny główny cel zdobywając wiele posiadłości zamorskich Francji i Hiszpanii w tej wojnie, a cichcem pozostając w Gibraltarze. Debaty pokojowe doprowadziły w Utrechcie 13. IV. 1713 do podpisania układu mocą którego oficjalnie Francja uznała dynastię Hannowerską (dzisiejsi Windsor'owie) jako panującą w Anglii. Dla zatarcia śladów swej ekspansji oddano nieszkodliwej, a nadal po tej wojnie samodzielnej Hiszpanii większą część zdobytych na niej posiadłości.

PRZEŁAMYWANIE RÓWNOWAGI

Zakończona w r. 1713 druga wojna anglo-francuska nie doprowadziła do kompletnego zniszczenia którejkolwiek z flot przeciwników. Można tedy było przypuszczać, że pokój zawarty w Utrechcie nie przetrwa zbyt długo. Zanim jednak przejdziemy do dalszych dziejów walk o władztwo mórz w skali zmagań o morski prymat, powinniśmy choć najpobieżniej rzucić okiem na wydarzenia drugorzędne będące jednakże kanwą wspomnianych wydarzeń głównych na morskich przestrzeniach wodnych. W pierwszym przeto rzędzie należy wspomnieć o toczących się współcześnie w basenie śródziemnomorskim walkach między Turcją i Wenecją. Ku początkowi XVIII stulecia zmagania te przyjęły obrót zdecydowanie niekorzystny dla potężnej ongiś Wenecji, spychanej obecnie bezpowrotnie przez zwycięski półksiężyc do granic jej rodzimego Adriatyku. Zaprowadzona przez Turcję w stadium końcowym kontrola cieśniny Otranto praktycznie była zamknięciem świetnej śródziemnomorskiej hegemonii dziwnego i wspaniałego miasta.

Walkom turecko-weneckim towarzyszył niebywały rozrost nader żywotnych korsarsko-rozbójniczych państewek Barbaresków jak Tripolis, Tunis, Algier i Marokko. Pomimo długotrwałej obecności po obu stronach Cieśniny Gibraltarskiej licznych eskadr alianckich w dobie hiszpańskiej wojny sukcesyjnej, rozrost ten postępował naprzód i po popokoju utrechckim stał się zagadnieniem tak wielkiej miary, że pogodzone potęgi zachodnio-europejskie zmuszone były zorganizować przeciwko północno-afrykańskim arabskim rozbójnikom morskim specjalną ekspedycję karną. Wyprawie pięćdziesięciu okrętów, głównie subsydiowanych prywatnie przez wielkich kupców zamorskich, udało się częściowo poskromić Algier i Tunis, ale z opornym i trudno dostępnym z otwartego Atlantyku Marokkiem doszło do międzynarodowego układu dopiero w roku 1746 po uprzednich — kilkudziesięcioletnich nieskoordynowanych walkach i pertraktacjach indywidualnie prowadzonych przez poszczególne państwa morskie. Nawiasem wspominając, układ ten nie rozwiązał zagadnienia owego — największego gniazda rozbójniczego, które zdołało przetrwać w swej formie jeszcze dłużej niż wiek.

Po śmierci Ludwika XIV w r. 1715 i pewnych zmianach we Francji, w Hiszpanii zarysowują się wyraźne dążenia odrodzeniowe. Hiszpański wybitny mąż stanu — kardynał Alberoni nawołuje do orężnej rewindykacji utraconych prowincji, usamodzielnienia się i wyzwolenia spod wpływów obcych. Jego hasła znajdują zwolenników i zapalają Hiszpanię. Kardynał liczy na niezdecydowane stanowisko polityczne dwu pierwszych Hannowerczyków w Anglii. W roku 1717 stosunkowo łatwo zdobywa na Savoy'u dawną hiszpańską Sardynię i szykuje się do odebrania Sycylii. Flota hiszpańska liczy w tym czasie już 40 okrętów liniowych i jest ogarnięta duchem walki i dużym zapałem. Alberoni położył szczególny nacisk na jej odrodzenie. W momencie gdy Hiszpanie wywożą drugi desant celem zdobycia Sycylii zawiązuje się, luźno zresztą spojona, poczwórna koalicja anglo - austriacko-holendersko - francuska przeciwko nim, a czujna flota Anglii już w tym czasie znajduje się w pogoni na wschód za eskadrą i desantem hiszpańskim. Flotą tą dowodzi zdecydowany i nie bojący się odpowiedzialności za swe czyny admirał Sir Byng. Przybywszy do Neapolu eskadra angielska zaokrętowuje tam 2 tysiące wojsk Austrii celem przewiezienia ich na zdobywaną właśnie przez Hiszpanów Sycylię. Gdy jednak po przebyciu cieśniny Messyńskiej okazało się, że już cała wyspa znajduje się w rękach hiszpańskich z wyjątkiem szczelnie otoczonej broniącej się jeszcze Messyny austriacki desant wysadzono po drugiej stronie cieśniny w Reggio. Po dziesięciu dniach oczekiwania dozór angielski doniósł admirałowi, że flotę hiszpańską odkryto w Cieśninie Sycylijskiej. Byng zarządził natychmiastowe odkotwiczenie i już następnego dnia obie floty wynurzyły się zza horyzontu w okolicach Przylądka Passaro (południowy cypel Sycylii). Siły były liczbowo mniej więcej równe i wynosiły po 20 okrętów liniowych i takąż ilość mniejszych okrętów. Eskadra hiszpańska miała jeszcze ponadto około 20 uzbrojonych transportowców. Pomimo niewypowiedzianej jeszcze wojny adm. Byng zdecydował się na natychmiastową walkę. Dla niego interes Anglii był jasny — Hiszpania nie może siedzieć na półwyspie Apenińskim! Hiszpański dowódca — V.-adm. Castaniata widząc sytuację odłączył swe małe i pomocnicze jednostki odsyłając je pod brzeg sycylijski. Adm. Byng wydzielił natychmiast osiem najmniejszych liniowców ze swej eskadry i pod dowództwem komandora Walker'a pchnął je za uchodzącymi, sam zaś bez straty czasu nie formując nawet linii bojowej rzucił się na flotę Castaniet'y. Bitwa rozdzieliła się na szereg luźno walczących grup. Artyleria i zdolności manewrowe Anglików przeważały i tym razem. Właściwie wydawane rozkazy admirała Byng'a docierały do każdej z grup i były ślepo wykonywane. Hiszpanie wkrótce już stracili łączność. Bitwa zamieniła się w pogrom. Zaledwie czterem liniowcom hiszpańskim udało się zbiec na Maltę. Siedem hiszpańskich okrętów liniowych ogarnęli zwycięscy Anglicy, reszta poszła na dno walcząc zajadle. Słynnym jest meldunek pisemny komandora Walker'a do admirała Bynga, brzmi on dosłownie — „Sir, wszystkie okręty i statki przeciwnika zniszczone, ilość zaznaczona na marginesie — Najposłuszniej — Walker". Po bitwie u Przylądka Passaro (11.8.1718) flota hiszpańska praktycznie przestała istnieć. Chociaż siłom lądowym hiszpańskim udało się zdobyć Messynę, już wkrótce sami zostali w niej oblężeni przez przywiezione z kontynentu eskadrą Byng'a wojska austriackie. W roku 1720 pomimo zaciekłej obrony Hiszpanie byli zmuszeni opuścić odebrane wyspy. Alberoni nie dając jeszcze za wygraną ekspedycję przeciwko Szkocji. Przedsięwzięcie to jednak zawiodła na całej linii. Anglicy ponadto odpowiedzieli dwoma zniszczeniowymi desantami wysadzonymi w Vigo i St. Sebastian oraz spaleniem wszystkich stoczni i doków hiszpańskich nad Atlantykiem. Francuzi wybrali sobie za odosobniony teren walki głównie zatokę Meksykańską gdzie zdobyli na Hiszpanach miasto Pensacola. Holandia brała wyłącznie formalny udział w tej wojnie, Austria dawała zaś wszędzie wojska desantowe. Po ustąpieniu Alberoni'ego wyczerpana Hiszpania zawarła w Hadze pokój z koalicją w roku 1720 niefortunnie kończąc swój nieprzemyślany należycie zryw. (d. c. n.)

ZAPRAWA SPORTOWA

W OKRESIE ZIMY

Zwycięstwo to często pierwszy krok do przegranej w następnych zawodach. Zwycięzca nie może się upajać wspomnieniami i wejść w stan gnuśnego bezruchu, a musi stale pracować nad sobą, aby swą sprawność fizyczną podnieść na wyższy poziom.

W miesiącach zimowych większość ze sportowców pozbawiona będzie startów. Jeżeli zimą zawodnik nie będzie stale trenować, to wiosną musi dużo czasu i pracy poświęcić, zanim dojdzie do zeszłorocznych wyników.

Każdy sportowiec miesiące zimowe winien poświęcić na gimnastykę, marszo - biegi i o ile to możliwe, uprawianie jakiegoś innego sportu.

Sportowiec musi również wyrzec się wódki, gdyż osłabia ona kondycję. Wódka całkowicie niweczy nawet najlepiej prowadzone treningi, nie mówiąc już o tym, że człowiek pijący traci swą wartość społeczną.

Zimowa zaprawa jest najistotniejszą częścią pracy zawodnika. Winna ona doprowadzić organizm człowieka do takiego stanu, w którym będzie mógł przeciwstawić się zmęczeniu i wykonywać maksymalną pracę przy minimalnym wysiłku i czasie. Zaprawa wzmacnia cały organizm i harmonijnie go rozwija, dając dobrą kondycję, a ta jest jedynie pewnym fundamentem, na którym można rozwijać technikę poszczególnych sportów.

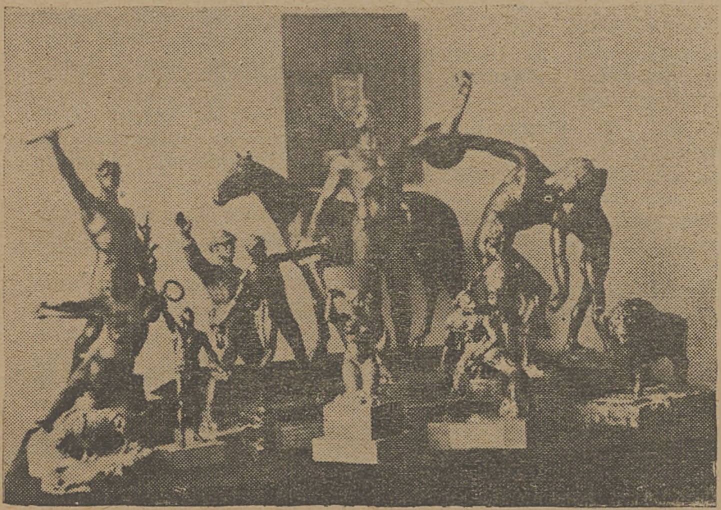
Tylko harmonijnie rozwinięty człowiek może osiągnąć dobre wyniki w sporcie, w którym się specjalizuje. Jeżeli chcemy poprawić np. wynik skoku w dal, to musimy uprawiać dużo gimnastyki, sprintów, marszo - biegów. Dodatnio wpływają również treningi bokserskie i gra w koszykówkę.

Sportowiec nie może się zasklepiać w swej specjalności. Wynik poprawić można jedynie drogą okrężną przez ogólne podniesienie sprawności fizycznej.

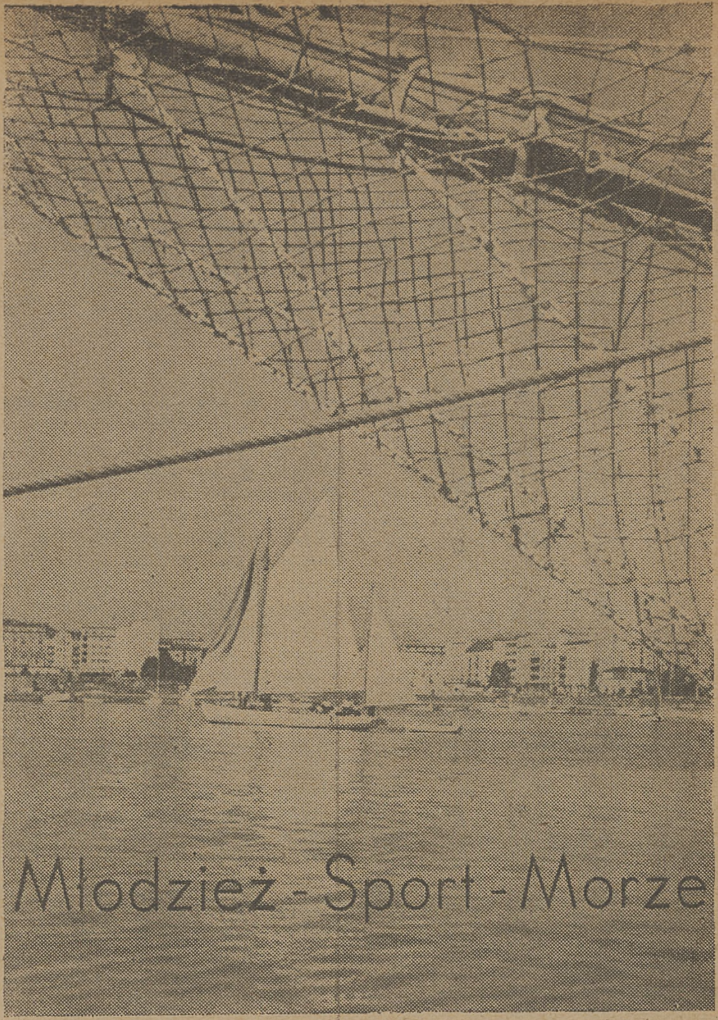
Każdy zawodnik musi sam pamiętać o swej kondycji i formie.

Każdą przerwę w zajęciach należy wykorzystać na ćwiczenia poszczególnych elementów. Im gorzej jest zorganizowana praca wychowania fizycznego, tym poszczególni sportowcy winni włożyć więcej własnej pracy, pamiętając, że to idzie na plus ich zdrowia, siły, sprawności i dzielności.

Skorupski, kmdr. ppor.



Nagrody zdobyte przez reprezentację Mar. Woj. na mistrzostwach sportowych W. P. w 1947 r.



Ostatnio dawało się zauważyć coraz ściślejsze zbliżenie między organizacjami młodzieżowymi, które doprowadziło w konsekwencji do powstania komitetów współpracy z jednej strony, z drugiej zaś doprowadziło do umowy o wspólnej pracy między ZWM i OMTUR we wszystkich dziedzinach.

Poza pracą na polu społeczno — politycznym młodzieży, istnieje jeszcze platforma, dotychczas mniej lub więcej przez poszczególne organizacje pomijana na której zbliżenie to można i należy konsekwentnie realizować. Platformą tą jest sport.

Istnieje wiele klubów sportowych młodzieżowych i robotniczych, które organizowały dotychczas sporadyczne imprezy. Jedynie może igrzyska klubów robotniczych były momentem najwartościowszym, najbardziej udanym. Obecnie z dotychczasowego postępowania wyciągnięto właściwe wnioski i należy oczekiwać że we wszystkich dziedzinach sportu współpraca ta wykaże się szeroko zakrojoną działalnością przyczyniając się i na tym polu do kształcenia charakterów, do zacieśnienia więzów między organizacjami, przez zdrową rywalizację sportową.

W szczególnie sprzyjającej sytuacji znajduje się młodzież wybrzeża, dla której wspaniałym terenem tej pracy jest morze.

Żeglarstwo śródlądowe i morskie jest pięknym sportem. Stałe obcowanie z żywiołem hartuje ducha, zżywa młodzież z sobą, kształci. Chłopcy, przybywający do ośrodka żeglarskiego „Zrywu" nie znają się wcale. Lecz już pierwszy rejs na zatokę czy nawet na pełny Bałtyk zespala, skuwa ich w jedną całość — zgraną załogę. I tu właśnie może i powinien spotkać się ZWM-owiec z TUR-owcem, harcerz z Wiciowcem, wspólnie przejść obóz szkoleniowy nad morzem czy jeziorem, popływać. Wtedy na jachcie, daleko od lądu, zakwitnie przyjaźń, i pozostanie w dalszej pracy. Zdrowa rywalizacja na tym polu wybitnie pomaga w rozwoju poczucia jedności.

Przykładem jest choćby ostatni sezon żeglarski, w którym dwa leżące obok siebie ośrodki „Zryw" i ZHP. ściśle współpracowały ze sobą w szkoleniu, organizowały wspólne rejsy ćwiczebne, a następnie wspólnie zorganizowały rejs zagraniczny do Danii i Szwecji, oraz do Finlandii.

Zresztą nie tylko żeglarstwo jest tym wyśmienitym terenem. Wszelkiego rodzaju zawody i igrzyska sportowe nie tylko podniosą poziom wychowania fizycznego, lecz także scementują młodzież. Stworzą platformę, na której zakwitnie jedno dążenie, konsekwentnie realizowane — jak najlepsza służba dla Ojczyzny.

FORUM DYSKUSYJNE

OKRĘT czy SAMOLOT?

OD REDAKCJI

Otwarta w poprzednim numerze „MP“ dyskusja „Okręt czy samolot?“ znalazła szeroki oddźwięk wśród Czytelników. Zwracamy jednocześnie uwagę, że odpowiedź nie powinna zasadniczo przekraczać jednej strony maszynopisu. Prosimy również o nadsyłanie zdjęć oraz podawanie zawodu i adresu.

OKRĘT



Okręt w chwili obecnej nie stracił na swej wartości bojowej, gdyż najnowsze zdobycze techniki łatwiej mogą być zastosowane na okręcie niż na przykład, na samolocie. Nie trzeba zapominać o tym, że radar nie tylko pomaga w naprowadzaniu samolotów na okręt, ale również wykrywa zbliżającą się eskadrę samolotów i tym samym eliminuje moment zaskoczenia okrętu.

Silna artyleria przeciwlotnicza okrętu, przewyższająca niejednokrotnie siłę ognia całe pułki art. przeciwlot., zsynchronizowana i kierowana radarem, jest w stanie rozbić lotnicze formacje atakujące, nawet już na wielkich wysokościach. **Ponadto duża wyporność i silne uzbrojenie okrętu predestynuje go do roli zasadniczej w operacjach desantowych podczas gdy samoloty transportem powietrznym mogą jedynie uzupełniać desant.**

Z drugiej strony warunki atmosferyczne znacznie silniej wiążą akcje lotnicze, podczas gdy okręt nowoczesny jest zdolny do akcji bojowej także w ciężkich warunkach atmosferycznych.

Wytrzymałość okrętu nowoczesnego jest wprost fenomenalna, o czym najdobitniej świadczyć może bitwa lotnictwa angielskiego i floty z „Bismarckiem“, który nie tylko, że wytrzymywał przez długie godziny koncentryczny atak samolotów torpedowych i bombowych, ale zadał im poważne straty.

Jeśli już sięgnąłem do przykładów z ostatniej wojny przemawiających na korzyść okrętu to pozwolę sobie przytoczyć jeszcze jeden podobny fragment z akcji bojowej. Znanym jest ogólnie opis walk lotnictwa angielskiego z „Tirpitzem“, który przez kilka lat tułając się po fiordach norweskich zdołał jednak ujść cało i dopiero „liliputcie łodzie podwodne“, a więc okręty, zdołały go unieszkodliwić, ułatwiając robotę samolotom.

W przeciwieństwie do okrętu samoloty, nawet te największe jak amerykańskie superfortece nie są zdolne do przerzucenia ponad kilkadziesiąt ton, podczas gdy nawet najmniejsze jednostki morskie jak trałowce czy barki desantowe są zdolne zabrać znacznie większe ładunki materiałów wojennych. Odpada też w pewnym stopniu zarzut, że na budowę okrętu trzeba zużyć wiele czasu gdyż w ostatniej wojnie budowano średnie jednostki morskie całymi seriami w zadziwiająco szybkim tempie.

Samolot na wielkich obszarach morskich nie może działać samodzielnie, lecz zmuszony jest korzystać z lotniskowców. Zwiększenie zasięgu i szybkości samolotu odbija się wprost proporcjonalnie na zdolności ładunkowej (amunicja) co pociąga za sobą zmniejszenie skuteczności bojowej.

Reasumując, stwierdzam, że okręt daje większą gwarancję bezpieczeństwa i zwycięstwa w walce na morzu i nadal pozostaje decydującą bronią morską.

IRENEUSZ GRAJEWSKI
Harcerz uczeń IV kl. gimn.

SAMOLOT



Uważam, że jako środek walki i obrony na morzu wysunie się w najbliższej przyszłości na czoło samolot. Nie mówię o wyłączności tej broni, gdyż byłoby to sprzeczne z prawami, którym podlega rozwój każdej broni, konstrukcji czy wynalazku. **Okręt spełnia tak różnorodne funkcje w służbie morza, że całkowite zastąpienie jego samolotem jest niemożliwe.** Drogą do zwycięstwa jest jednak atak. Atak na morzu polega na wykryciu wrogiej floty, dogonieniu jej i zniszczeniu. Uzyskana przez to przewaga na morzu pozwala na swobodne operowanie tak ważnym czynnikiem aparatu wojennego jak transport morski. Dlatego powstała tendencja powiększania tonażu okrętu wojennego i wyposażenie go w najpotężniejsze uzbrojenie. Tak wyglądała praktyka do chwili pojawienia się samolotu. W pierwszej wojnie światowej samolot wobec niezdolności zabierania większych bomb lub torped, wobec swej niedoskonałości technicznej i całkowitej zależności od pogody nie był groźnym dla okrętu i używano go na morzu tylko dla rozpoznania. W okresie między dwiema wojnami przy znacznym postępie konstrukcyjnym zwrócono uwagę na przydatność samolotu w wojnie na morzu, przy czym jednak dowództwa flot raczej nie doceniły go, wynikiem czego był cały szereg klęsk zadanych prze lotnictwo siłom morskim w pierwszych latach wojny. Druga wojna światowa pokazała, że samolot jest bardzo groźną bronią przeciwko okrętowi, i nawet silniejsze uzbrojenie przeciwlotnicze, radar i przykrycie własnym lotnictwem nie stało się wystarczającą obroną. Dzisiaj według mnie sprawa przedstawia się następująco. Dzięki swej olbrzymiej sylwetce, stosunkowo ograniczonej możliwości manewrowania i powolności okrętu, a z drugiej strony dzięki wzrastającej szybkości (napęd odrzutowy) wielkiej mocy ładunków wybuchowych (atom) i precyzji w odnajdywaniu celu i celowaniu (radar), doskonalącego się stale samolotu, zwycięstwo w przyszłych walkach przechyli się na korzyść tego ostatniego. Atak z samolotów krążących poza donośością przeciwlotniczej artylerii okrętowej, przeprowadzony ze znacznej odległości od celu przez wystrzelenie serii rakietowych pocisków, prowadzonych radarem, nawet na zmieniający swe położenie okręt, dzięki olbrzymiej szybkości rakiet i ich małej objętości nie pozostawi czasu na najbardziej nawet sprawnie działającą obronę przeciwlotniczą. Przy takim rozwiązaniu odpadają argumenty przytaczane na korzyść okrętu, że częstokroć przy nalotach okręt wychodził nieuszkodzony zestrzeliwując do kilkudziesięciu samolotów. Wniosek powyższy uważam za niesłuszny nawet w odniesieniu do minionej wojny. **Zatopienie kilkunastu liniowców i szeregu innych jednostek nie można stawiać na jednej płaszczyźnie chociażby ze stratą kilkunastu tysięcy samolotów.** Koszt i czas budowy okrętów, oraz ich znaczenie jako jednostek na teatrze wojny są niewspółmiernie większe od kosztu i czasu budowy oraz znaczenia samolotów. Celem zapewnienia sobie możności swobodnego poruszania się po morzu państwa wojujące będą starały się więc w przyszłości przede wszystkim uzyskać panowanie w powietrzu nad morskimi teatrami wojny. **Już dziś można powiedzieć, że dzięki ulepszeniu samolotów odrzutowych wyższość ich jako broni morskiej nad okrętem stanie się w niedługim czasie faktem.**

ANDRZEJ PLUCIŃSKI.
Pracownik P. C. W. M.

Skrzynka pocztowa

UWAGA: Wskutek mylnego podania ceny kompletów „M.P“ w odpowiedziach niektórym Czytelnikom, podajemy dla orientacji, że: 1) komplet „M.P.“ Nr.Nr. 1—10 kosztuje 150 zł. 2) Nr.Nr. 1—15 — 200 zł. 3) Wszystkie dalsze egzemplarze po zł. 20 za wyjątkiem Nr. 20/21, którego cena wynosi zł. 30.

W związku z tym, Czytelnicy, którzy nadesłali kwoty nieodpowiadające cenie żądanych numerów, są proszeni o nadesłanie wyrównania celem umożliwienia Administracji natychmiastowego wykonania ich zamówienia.

Sobota W. Tomaszów Mazowiecki. Okres przyjęć na nowy rok studiów już się rozpoczął. Jak się dowiadujemy, nowe warunki będą inne od ostatnio obowiązujących, radzimy więc poczekać do ich ogłoszenia na wiosnę przyszłego roku.

Mazurkiewicz S. Inowrocław. Musicie poczekać do przyszłego roku.

Darma H. Skarżysko — Kamienna 1. Musicie mieć dużą maturę. 2. Konieczny jest kurs specjalny. 3. Oczywiście może mieć, jeśli zechce.

Steszuk E. Staw, pow. Chełm Lubelski 1. Możecie kształcić się dalej w Liceum Budownictwa Okrętowego we Wrzeszczu na technika budowy okrętów. Nowy rok szkolny rozpoczął się niedawno, musicie więc poczekać do przyszłego. Warunki przyjęć zamieścimy na łamach „MP“. 2. Na razie jeszcze nie, gdyż nie mamy odpowiednich maszyn. 3. Istnieje projekt, lecz nie możemy go na razie zrealizować. 4. Zagadnienie to opracowuje się obecnie. 5. Oczywiście, o charakterze morskim.

Otto R. Starogard — Pomorze Zach. Przyjęcia do OSMW odbędą się w przyszłym roku. Konieczna jest duża matura.

Bierniacki R. Poznań — Wilda. Adresów jednostek wojskowych ze zrozumiałych względów nie podajemy.

W. S. Białystok. Numery, o które pytacie, kosztują 360.— zł. Prenumerat ulgowych nie udzielamy.

Werblański B. i Gawor M. Kraków. Niezbędna załoga zawsze pozostaje w takim wypadku na pokładzie swego statku.

Jerzy W. Radom. Do S.S.M. skierowuje się zdolniejszych poborowych po odbyciu kursu rekruckiego, obawy Wasze są płonne.

Kowalczyk R. Lębork. O.S.M.W. kształci oficerów do służby zawodowej. Numery kosztują 190 złotych.

Wojcwódka Cz. Sopot. Nie posiadamy tych numerów „Gazety Morskiej“. O losach Wł. Wagnera nic nam dotychczas nie wiadomo.

Marczak Z. Jelenia Góra. Kuźma I. Olsztyn. Podajemy Wam adres: P.C.W.M. Gdynia, Al. Zjednoczenia 3. W sprawie ochotniczej służby w Mar. Woj. zwróćcie się do najbliższej R.K.U.

Halina z Sosnowca. Niestety, na razie nie przewiduje się, aby kobiety służyły w Mar. Woj.

„Admirał”

Gra „Admirał“ przedstawia bitwę między flotą północną (białą), a flotą południową (czarną). W skład każdej floty wchodzi 13 figur: 5 ciężkich jednostek bojowych, a mianowicie 3 pancerniki P, i 2 krążowniki K, ustawione na pięciu prostych liniach pierwszego rzędu akwenów, na t. zw. redzie. Linię, na której w pozycji zasadniczej stoi środkowy pancernik, nazywamy portem. Przed ciężkimi jednostkami, w zatoce, stoia lekkie jednostki: w środku dwa niszczyciele N, dalej dwa okręty podwodne, Ł. a na skrzydłach na wspólnej linii ścigacze Ś, nad nimi bombowce B. Celem rozgrywki jest, podczas kolejnych ruchów wejść z ciężką jednostką (P lub K) do nieprzyjacielskiego portu, lub zatopić wszystkie nieprzyjacielskie pancerniki i krążowniki.

Zanim przystąpimy do omówienia prawideł gry jak: start, posunięcie, obrót, skok, lot, dalej opancerzenie, zasięg artylerii ciężkiej, torped i bomb, zanurzenie i osłona dymna i t. d., musimy przygotować sobie prowizoryczny plan gry i figury.

Plan na kartonie wielkości 53 cm na linii W—E, a 48 cm między N a S narysujemy za pomocą sześciokąta, wykrojonego z tektury, wielkości r = 40 mm czyli o bokach po 4 cm długich. W tym celu ołówkiem narysujemy lekko równik W—E, a na nim 7 akwenów, kolejno przykładając tekturowy sześciokąt znakami N i S wzdłuż równika i obrysówujemy go ołówkiem. Dalsze akweny łatwo wykreślamy, przykładając tekturę w/g fig. nr. 1.

Figury w dwóch kolorach wykroimy z kartonu lub dykty 3—4 mm w ilości podanej na wzorach. Pancernik jest 35 mm długi, 35 mm szeroki, inne figury na podobieństwo rysunków. Na wycinki te naklejamy listewki z dykty, wysokości 10 mm, płozy bombowca 12 mm.

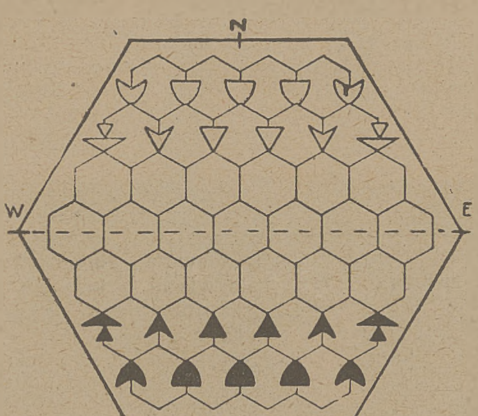
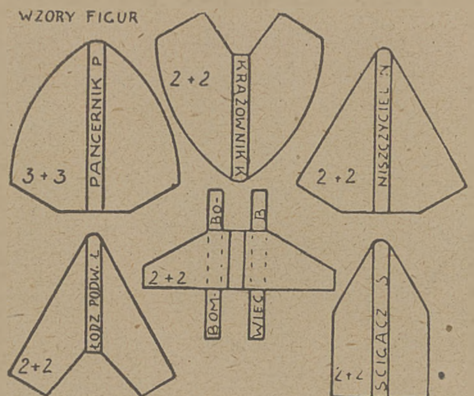


Fig. 1 Pozycja zasadnicza

WZORY FIGUR



SZACHY

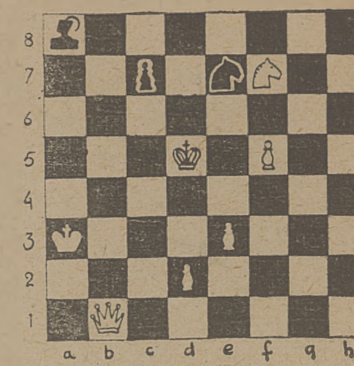
(red. kpt. H. Malinowski)

Zadanie Koffmana

Białe: Ka3, Hb1, Sf7, p.p. d2, e3, f5 (6)

Czarne: Kd5, Ga8, Se7, p. c7 (4)

Białe dają mata za 3 posunięciem.



UKARANE SAMOCHWALSTWO

Pewnego razu do szachowego klubu, członkiem którego był Samuel Lloyd wszedł nieznajomy młodzieniec i oznajmił, że podejmuje się on zremisować każdą partię szachową nawet z najgroźniejszym przeciwnikiem.

Gdy zapytano go o powód tej pewności siebie, ten odparł: „Nie jestem żadnym szachistą i nie umiem grać w szachy, lecz mimo to wynalazłem sposób na to aby nigdy nie przegrać. Cały sekret polega na tym, że grając zawsze czarnymi dokładnie naśladuję wszystkie ruchy przeciwnika i partia kończy się remisem.“ Wtedy znakomity Lloyd zaprosił butnego młodzieńca do szachownicy, aby w praktyce wypróbować ten „dziwny“ system.

Szybko zostały rozstawione figury, zaczęła się gra... ale... zarozumiały młodzik mógł powtórzyć tylko trzy pierwsze ruchy sławnego mistrza, gdyż już za czwartym posunięciem dostał mata.

Podajemy niżej tę wesołą partię.

Białe — Lloyd: 1. d2—d4, 2. Hd1—d3, 3. Hd3—f5, 4. Hf5—c8.

Czarne NN: 1. d7—d5, 2. Ad8—d6, 3. Hd6—f4, mat.

Są jeszcze inne rozwiązania tej ciekawej partii. Proponujemy Czytelnikom znalezienie innych sposobów i nadesłanie ich na adres naszej Redakcji.

ROWIĄZANIE ZADANIA Z Nr. 25

„Omyłka mistrza“. Prawidłowy ruch, który natychmiast wygrywał wieżę i partię miał być następujący:

Hg1 — d4!, ale mistrz nie zauważył tego.

Dobre rozwiązania nadesłali — Domysławski Walenty (Szczecin) i Roman Szynonek (Oświęcim), którzy dostają kwartalną prenumeratę „M.P.“

P. o. Redaktora kpt. Stanisław Biskupski.

Ilustrował: S. Sierecki. **Fotografie:** bosman J. Uklejewski — British Official USIS — United States Information Service S.I.B. — Photoservice.

Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim“ są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy

Wydawnictwo „PRASA WOJSKOWA“

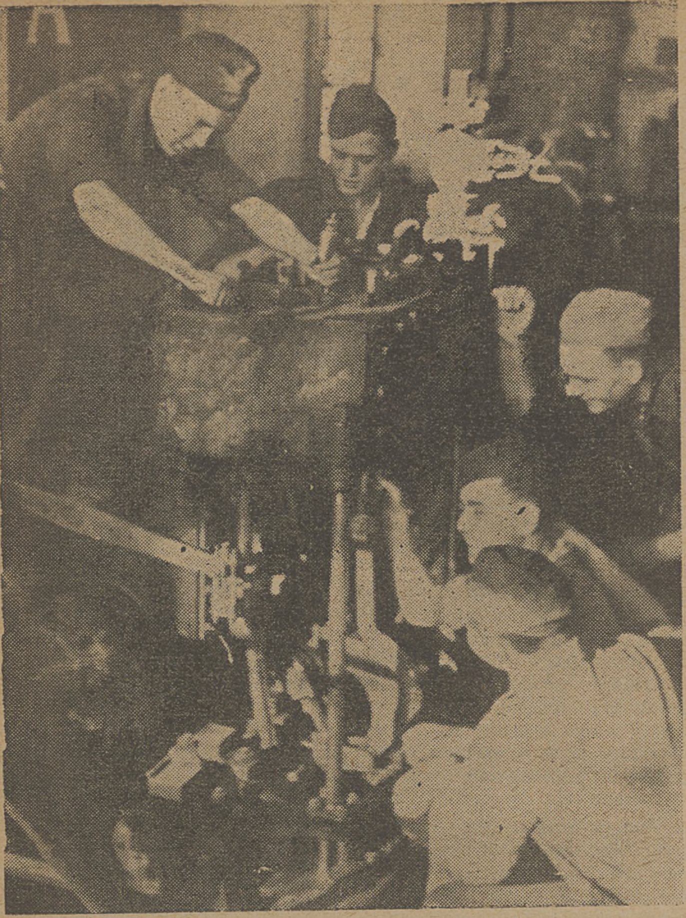
Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

Adres i Administracja: Gdynia ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.

Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

Ogłoszenia: cała strona 87.000 zł; 1/4 str. — 23.000 zł; 1/8 str. — 12.000 zł; 1/16 str. — 6.000 zł; 1 mm. szer. 45 mm. — 75 zł; 1 mm. szer. 63 mm. — 100 zł.

Cena egzemplarza 20 zł.



Nowa era Państwowej Szkoły Morskiej

Rozwój naszej żeglugi morskiej zmusza szkolnictwo morskie do bardziej intensywnej akcji przygotowania kadr marynarskich dla naszej floty handlowej. Jak dotychczas jedyną placówką szkolenia oficerów marynarki handlowej była Państwowa Szkoła Morska.

W okresie przedwojennym wystarczała ona całkowicie dla uzupełniania kadr marynarskich jednak w nowych warunkach, gdy państwo nasze posiada wielokrotnie szerszy dostęp do morza, a wiec o wiele większe możliwości rozwojowe dla swej żeglugi, jedna Szkoła Morska okazuje się niewystarczająca. Dlatego też władze morskie zdecydowały utworzenie drugiej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Jakkolwiek na razie został tam przeniesiony z Gdyni tylko wydział nawigacyjny, to jednak w najbliższym okresie Szkoła Szczecińska stanie się samodzielną placówką. Już obecnie kształci się w niej 176 uczniów.

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni przystąpiła do pracy z dniem 1 października. Wydział Mechaniczny liczy obecnie 157 uczniów, którzy odbywają praktykę zarówno we własnych szkolnych warsztatach, jak również i na stoczniach krajowych i zagranicznych. Młodzież która przebywała za granica pracowała niejednokrotnie wspólnie z uczniami podobnych szkół jugosłowiańskich, czeskich i bułgarskich. Inna grupa z Wydziału Mechanicznego odbywała praktykę w Stoczni Nr. 13 w Gdyni. a inni zaś brali udział w rejsach naszych statków handlowych.

W maju przyszłego roku Państwową Szkołę Morską opuści kilkuset absolwentów. Będzie to pierwszy rocznik powojenny wyszkolony całkowicie w Szkole od pierwszego do trzeciego kursu. Po ukończeniu Szkoły muszą oni jeszcze odbyć prawie dwuletnią praktykę,. po czym jako oficerowie mar. handlowej zasilą jej kadry.

Praca Państwowej Szkoły Morskiej przynosi coraz obfitsze owoce, zapewniając naszej rozwijającej się szybko żegludze morskiej dopływ świeżych sił. Wielu młodych oficerów będzie mogło zastąpić z biegiem czasu starych, wysłużonych już oficerów marynarki, którzy tak bardzo ze względu na swe doświadczenie są potrzebni do obsadzenia wyższych stanowisk w urzędach morskich i administracji portowej. Każdy nowy turnus opuszczający mury PSM-u staje się awangardą Polski jako państwa morskiego.

